**Deutscher Bundestag**
**8. Wahlperiode**

**Drucksache 8/2599**

23. 02. 79

Sachgebiet 2129

# Gesetzentwurf

## der Bundesregierung

## Entwurf eines Gesetzes zu dem Übereinkommen vom 22. März 1974 über den Schutz der Meeresumwelt des Ostseegebiets

### A. Zielsetzung

Das am 22. März 1974 in Helsinki unterzeichnete Übereinkommen dient auf regionaler Ebene dem Schutz der Meeresumwelt des Ostseegebiets.

Der Entwurf eines Vertragsgesetzes verfolgt den Zweck, die verfassungsmäßigen Voraussetzungen für die Ratifikation des Übereinkommens zu schaffen und die Inkraftsetzung von Änderungen seiner Anlagen zu erleichtern.

### B. Lösung

Da sich das Übereinkommen auf Gegenstände der Bundesgesetzgebung bezieht, bedarf seine Ratifikation der Zustimmung der gesetzgebenden Körperschaften in Form eines Bundesgesetzes. Der Entwurf schlägt vor, dem noch nicht in Kraft getretenen Übereinkommen zuzustimmen. Das Übereinkommen ist unter maßgeblicher Mitwirkung der Bundesregierung zustande gekommen. Es enthält ihrer Auffassung nach angemessene Regelungen zum Schutze der Meeresumwelt vor den verschiedenen Formen der Verschmutzung.

Der Entwurf schlägt außerdem vor, Änderungen der Anlagen des Übereinkommens durch Rechtsverordnung in Kraft zu setzen. Hierdurch würde auf nationaler Ebene die schon durch das Übereinkommen selbst vereinfachte Änderung der Anlagen erleichtert.

### C. Alternativen

keine

Druck: Bundesdruckerei Bonn
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 08 21, Herderstraße 56,
5300 Bonn 2 (Bad Godesberg), Telefon (0 22 21) 36 35 51

**D. Kosten**

Die Erfüllung der mit dem Übereinkommen übernommenen Verpflichtungen erfordert zusätzlichen Verwaltungsaufwand des Bundes. Außer einer notwendigen Personalverstärkung können erhebliche Sachausgaben bei der Überwachung und Bekämpfung von Verschmutzungen entstehen. Darüber hinaus entstehen Kosten durch die Mitarbeit in der internationalen Kommission zum Schutz der Meeresumwelt der Ostsee, die zur Durchführung des Übereinkommens gebildet wird.

Im Land Schleswig-Holstein entstehen für Auffanganlagen in den Häfen Kosten in Höhe von etwa 2,5 Millionen Deutsche Mark, die durch Erhebung von Hafenbenutzungsgebühren ausgeglichen werden sollen. Weitere Sachausgaben werden für Maßnahmen zur Beurteilung der Gewässergüte im Küstenbereich notwendig.

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
14 (33) — 235 32 — Me 5/79

Bonn, den 23. Februar 1979

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen Entwurf eines Gesetzes zu dem Übereinkommen vom 22. März 1974 über den Schutz der Meeresumwelt des Ostseegebiets mit Begründung und Vorblatt (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Der Wortlaut des Übereinkommens in englischer und deutscher Sprache sowie die Denkschrift zum Übereinkommen sind gleichfalls beigefügt.

Federführend ist der Bundesminister für Verkehr.

Der Bundesrat hat in seiner 468. Sitzung am 21. Dezember 1978 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus der Anlage 2 ersichtlich Stellung zu nehmen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist in der Gegenäußerung (Anlage 3) dargelegt.

Schmidt

Anlage 1

# Entwurf eines Gesetzes zu dem Übereinkommen vom 22. März 1974 über den Schutz der Meeresumwelt des Ostseegebiets

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

**Artikel 1**

Dem in Helsinki am 22. März 1974 von der Bundesrepublik Deutschland unterzeichneten Übereinkommen über den Schutz der Meeresumwelt des Ostseegebiets wird zugestimmt. Das Übereinkommen wird nachstehend veröffentlicht.

**Artikel 2**

(1) Die Bundesregierung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates Änderungen der Anlagen I bis III und V des Übereinkommens nach dessen Artikel 24, die sich im Rahmen der Ziele des Übereinkommens halten, in Kraft zu setzen.

(2) Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates Änderungen der Anlagen IV und VI des Übereinkommens nach dessen Artikel 24, die sich im Rahmen der Ziele des Übereinkommens halten, in Kraft zu setzen.

**Artikel 3**

Dieses Gesetz gilt auch im Land Berlin, sofern das Land Berlin die Anwendung dieses Gesetzes feststellt. Rechtsverordnungen, die auf Grund dieses Gesetzes erlassen werden, gelten im Land Berlin nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes.

**Artikel 4**

(1) Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

(2) Der Tag, an dem das Übereinkommen nach seinem Artikel 27 für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

## Begründung zum Vertragsgesetz

**Zu Artikel 1**

Auf das Übereinkommen findet Artikel 59 Abs. 2 Satz 1 des Grundgesetzes Anwendung, da es sich auf Gegenstände der Bundesgesetzgebung bezieht.

Die Zustimmung des Bundsrates ist nach Artikel 84 Abs. 1 des Grundgesetzes erforderlich, da das Gesetz in Verbindung mit dem Übereinkommen einschließlich seiner Anlagen Vorschriften enthält, die sich auf das Verwaltungsverfahren von Landesbehörden beziehen.

**Zu Artikel 2**

Die Anlagen besitzen infolge der schnellen Entwicklung von Forschung und Technik einen vorläufigen Charakter. Das Helsinki-Übereinkommen trägt dem Rechnung, indem es in Artikel 24 ein vereinfachtes Verfahren zur Änderung seiner Anlagen vorsieht. Die Verordnungsermächtigung des Artikels 2 ermöglicht es, Änderungen der Anlagen vereinfacht innerstaatlich in Kraft zu setzen. Änderungen der Artikel des Übereinkommens nach Artikel 23 bleiben hiervon unberührt.

**Zu Artikel 3**

Das Übereinkommen soll auch auf das Land Berlin Anwendung finden; das Gesetz enthält daher die übliche Berlin-Klausel.

**Zu Artikel 4**

Die Bestimmung des Absatzes 1 entspricht dem Erfordernis des Artikels 82 Abs. 2 des Grundgesetzes.

Nach Absatz 2 ist der Zeitpunkt, in dem das Übereinkommen nach seinem Artikel 27 für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft tritt, im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

**Schlußbemerkung**

Die Erfüllung der mit dem Übereinkommen übernommenen Verpflichtungen erfordert zusätzliche personelle und sachliche Aufwendungen des Bundes, insbesondere durch die verstärkte Überwachung der Ostsee auf Verschmutzungen und durch die Mitarbeit in der in dem Übereinkommen vorgesehenen Internationalen Kommission zum Schutz der Meeresumwelt in der Ostsee. Die Ausführung des Übereinkommens soll durch das Deutsche Hydrographische Institut und die See-Berufsgenossenschaft erfolgen. Hierbei entstehen zusätzliche Kosten für die See-Berufsgenossenschaft, die durch Gebühren ausgeglichen werden können. Beim Deutschen Hydrographischen Institut (Kap. 12 09 des Bundeshaushalts) wird mittelfristig mit einem Personalmehrbedarf von je zwei Stellen der Verg.-Gr. IV a/III und V b/IV b, kurzfristig, d. h. ab 1979, mit je 1 Stelle der Verg.-Gr. IV a und V b zu rechnen sein.

An den Kosten der Kommission wird sich die Bundesrepublik Deutschland voraussichtlich mit jährlich ca. 40 000 DM zu beteiligen haben. Hierfür ist Deckung im Bundeshaushalt vorgesehen. Außerdem werden noch Reisekosten durch die Teilnahme nationaler Vertreter an der Kommissionsarbeit sowie Sachausgaben bei der Überwachung und Bekämpfung von Verschmutzungen der Ostsee entstehen, die im einzelnen noch nicht quantifiziert sind.

Im Land Schleswig-Holstein entstehen für Auffanganlagen in den Häfen Kosten von etwa 2,5 Millionen DM, die über die Hafenbenutzungsgebühren abgewälzt werden sollen. Weitere Sachausgaben werden für Maßnahmen zur Beurteilung der Gewässergüte im Küstenbereich notwendig.

# Übereinkommen über den Schutz der Meeresumwelt des Ostseegebiets

# Convention on the Protection of the Marine Environment of the Baltic Sea Area

THE STATES PARTIES TO THIS CONVENTION,

CONSCIOUS of the indispensable economic, social and cultural values of the marine environment of the Baltic Sea Area and its living resources for the peoples of the Contracting Parties;

BEARING in mind the exceptional hydrographic and ecological characteristics of the Baltic Sea Area and the sensitivity of its living resources to changes in the environment;

NOTING the rapid development of human activities at the Baltic Sea Area, the considerable population living within its catchment area and the highly urbanized and industrialized state of the Contracting Parties as well as their intensive agriculture and forestry;

NOTING with deep concern the increasing pollution of the Baltic Sea Area, originating from many sources such as discharges through rivers, estuaries, outfalls and pipelines, dumping and normal operations of vessels as well as through airborne pollutants;

CONSCIOUS of the responsibility of the Contracting Parties to protect and enhance the values of the marine environment of the Baltic Sea Area for the benefit of their peoples;

RECOGNIZING that the protection and enhancement of the marine environment of the Baltic Sea Area are tasks that cannot effectively be accomplished by national efforts only but that also close regional co-operation and other appropriate international measures aiming at fulfilling these tasks are urgently needed;

NOTING that the relevant recent international conventions even after having entered into force for the respective Contracting Parties do not cover all special requirements to protect and enhance the marine environment of the Baltic Sea Area;

NOTING the importance of scientific and technological co-operation in the protection and enhancement of the marine environment of the Baltic Sea Area, particularly between the Contracting Parties;

DESIRING to develop further regional co-operation in the Baltic Sea Area, the possibilities and requirements of which were confirmed by the signing of the Convention on Fishing and Conservation of the Living Resources in the Baltic Sea and the Belts, Gdansk 1973;

*(Übersetzung)*

DIE VERTRAGSSTAATEN DIESES ÜBEREINKOMMENS —

IN DEM BEWUSSTSEIN, daß die wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Werte der Meeresumwelt des Ostseegebiets und seiner lebenden Schätze für die Völker der Vertragsparteien unentbehrlich sind;

EINGEDENK der außergewöhnlichen hydrographischen und ökologischen Merkmale des Ostseegebiets und der Empfindlichkeit seiner lebenden Schätze gegen Veränderungen der Umwelt;

IN ANBETRACHT der raschen Entwicklung der menschlichen Tätigkeiten im Ostseegebiet, der in seinem Einzugsgebiet lebenden zahlreichen Menschen und des hohen Verstädterungs- und Industrialisierungsgrades der Vertragsparteien sowie ihrer intensiven Land- und Forstwirtschaft;

IN TIEFER BESORGNIS über die zunehmende Verschmutzung des Ostseegebiets, die viele Ursachen hat, darunter das Einleiten von Abfällen durch Flüsse, Flußmündungen, Ausflüsse und Rohrleitungen. das Einbringen von Abfällen durch Schiffe und deren normalen Betrieb sowie die Übertragung von Schmutzstoffen durch die Luft;

EINGEDENK der Verantwortung der Vertragsparteien, die Werte der Meeresumwelt des Ostseegebiets zum Nutzen ihrer Völker zu schützen und zu mehren;

IN DER ERKENNTNIS, daß Schutz und Pflege der Meeresumwelt des Ostseegebiets Aufgaben sind, die durch nationale Anstrengungen allein nicht wirksam erfüllt werden können, sondern daß auch eine enge regionale Zusammenarbeit und sonstige geeignete internationale Maßnahmen zur Erfüllung dieser Aufgaben dringend erforderlich sind;

IN ANBETRACHT DESSEN, daß die jüngsten einschlägigen internationalen Übereinkünfte auch nach ihrem Inkrafttreten für die jeweiligen Vertragsparteien nicht allen besonderen Erfordernissen für den Schutz und die Pflege der Meeresumwelt des Ostseegebiets Rechnung tragen;

IN ANBETRACHT der Bedeutung, die der wissenschaftlichen und technischen Zusammenarbeit beim Schutz und bei der Pflege der Meeresumwelt des Ostseegebiets insbesondere zwischen den Vertragsparteien zukommt;

IN DEM WUNSCH, die regionale Zusammenarbeit im Ostseegebiet, deren Möglichkeiten und Erfordernisse durch die Unterzeichnung der Konvention von 1973 über die Fischerei und den Schutz der lebenden Ressourcen in der Ostsee und den Belten bekräftigt wurden, weiter zu entwickeln;

CONSCIOUS of the importance of regional intergovernmental co-operation in the protection of the marine environment of the Baltic Sea Area as an integral part of the peaceful co-operation and mutual understanding between all European States;

HAVE AGREED as follows:

**Article 1**

**Convention Area**

For the purposes of the present Convention "the Baltic Sea Area" shall be the Baltic Sea proper with the Gulf of Bothnia, the Gulf of Finland and the entrance to the Baltic Sea bounded by the parallel of the Skaw in the Skagerrak at 57° 44' 8" N. It does not include internal waters of the Contracting Parties.

**Article 2**

**Definitions**

For the purposes of the present Convention:

1. "Pollution" means introduction by man, directly or indirectly, of substances or energy into the marine environment, including estuaries, resulting in such deleterious effects as hazard to human health, harm to living resources and marine life, hindrance to legitimate uses of the sea including fishing, impairment of the quality for use of sea water, and reduction of amenities;

2. "Land-based pollution" means pollution of the sea caused by discharges from land reaching the sea waterborne, airborne or directly from the coast, including outfalls from pipelines;

3. a) "Dumping" means:
   (i) any deliberate disposal at sea of wastes or other matter from vessels, aircraft, platforms or other man-made structures at sea;
   (ii) any deliberate disposal at sea of vessels, aircraft, platforms or other man-made structures at sea;
   b) "Dumping" does not include:
   (i) the disposal at sea of wastes or other matter incidental to, or derived from the normal operations of vessels, aircraft, platforms or other man-made structures at sea and their equipment, other than wastes or other matter transported by or to vessels, aircraft, platforms or other man-made structures at sea, operating for the purpose of disposal of such matter or derived from the treatment of such wastes or other matter on such vessels, aircraft, platforms or structures;
   (ii) placement of matter for a purpose other than the mere disposal thereof, provided that such

EINGEDENK der Bedeutung regionaler zwischenstaatlicher Zusammenarbeit beim Schutz der Meeresumwelt des Ostseegebiets als Teil der friedlichen Zusammenarbeit und des gegenseitigen Verständnisses zwischen allen europäischen Staaten —

HABEN folgendes VEREINBART:

**Artikel 1**

**Geltungsbereich des Übereinkommens**

Im Sinne dieses Übereinkommens bezeichnet der Ausdruck „Ostseegebiet" die eigentliche Ostsee mit dem Bottnischen Meerbusen, dem Finnischen Meerbusen und dem im Skagerrak durch den Breitengrad von Kap Skagen auf 57°44'8" N begrenzten Eingang zur Ostsee. Er umfaßt nicht die inneren Gewässer*) der Vertragsparteien.

**Artikel 2**

**Begriffsbestimmungen**

Im Sinne dieses Übereinkommens haben die nachstehenden Ausdrücke folgende Bedeutung:

1. Der Ausdruck „Verschmutzung" bezeichnet die unmittelbare oder mittelbare Zuführung von Stoffen oder Energie durch den Menschen in die Meeresumwelt einschließlich der Flußmündungen, aus der sich abträgliche Wirkungen wie eine Gefährdung der menschlichen Gesundheit, eine Schädigung der lebenden Schätze sowie der Tier- und Pflanzenwelt des Meeres, eine Behinderung der rechtmäßigen Nutzung des Meeres einschließlich der Fischerei, eine Beeinträchtigung des Gebrauchswertes des Meerwassers und eine Verringerung der Annehmlichkeiten der Umwelt ergeben.

2. Der Ausdruck „Verschmutzung vom Land aus" bezeichnet die Verschmutzung des Meeres vom Land aus durch Stoffe, die auf dem Wasser- oder Luftweg oder unmittelbar von der Küste aus ins Meer gelangen, und zwar einschließlich von Ausflüssen aus Rohrleitungen.

3. a) Der Ausdruck „Einbringen" (dumping) bezeichnet
   i) jede auf See erfolgende vorsätzliche Beseitigung von Abfällen oder sonstigen Stoffen von Schiffen, Luftfahrzeugen, Plattformen oder sonstigen auf See errichteten Bauwerken aus;
   ii) jede auf See erfolgende vorsätzliche Beseitigung von Schiffen, Luftfahrzeugen, Plattformen oder sonstigen auf See errichteten Bauwerken;
   b) der Ausdruck „Einbringen" umfaßt nicht
   i) die auf See erfolgende Beseitigung von Abfällen oder sonstigen Stoffen, die mit dem normalen Betrieb von Schiffen, Luftfahrzeugen, Plattformen oder sonstigen auf See errichteten Bauwerken sowie mit ihrer Ausrüstung zusammenhängen oder davon herrühren, mit Ausnahme von Abfällen oder sonstigen Stoffen, die durch Schiffe, Luftfahrzeuge, Plattformen oder sonstige zur Beseitigung dieser Stoffe verwendete, auf See errichtete Bauwerke befördert oder auf sie verladen werden, sowie von Abfällen und sonstigen Stoffen, die aus der Behandlung solcher Abfälle oder sonstigen Stoffe auf solchen Schiffen, Luftfahrzeugen, Plattformen oder Bauwerken herrühren;
   ii) das Absetzen von Stoffen zu einem anderen Zweck als dem der bloßen Beseitigung, sofern

*) Dieser Ausdruck wird in der Bedeutung des Begriffs „internal waters" gemäß Artikel 5 des Übereinkommens über das Küstenmeer und die Anschlußzone vom 29. April 1958 verwendet.

placement is not contrary to the aims of the present Convention;

4. "Vessels and aircraft" means waterborne or airborne craft of any type whatsoever. This expression includes hydrofoil boats, air-cushion vehicles, submersibles, floating craft whether self-propelled or not, and fixed or floating platforms;

5. "Oil" means petroleum in any form including crude oil, fuel oil, sludge, oil refuse and refined products;

6. "Harmful substance" means any hazardous, noxious, or other substance, which, if introduced into the sea, is liable to cause pollution;

7. "Incident" means an event involving the actual or probable discharge into the sea of harmful substance, or effluents containing such a substance.

**Article 3**

**Fundamental principles and obligations**

1. The Contracting Parties shall individually or jointly take all appropriate legislative, administrative or other relevant measures in order to prevent and abate pollution and to protect and enhance the marine environment of the Baltic Sea Area.

2. The Contracting Parties shall use their best endeavours to ensure that the implementation of the present Convention shall not cause an increase in the pollution of sea areas outside the Baltic Sea Area.

**Article 4**

**Application**

1. The present Convention shall apply to the protection of the marine environment of the Baltic Sea Area which comprises the water-body and the sea-bed including their living resources and other forms of marine life.

2. Without prejudice to the sovereign rights in regard to their territorial sea, each Contracting Party shall implement the provisions of the present Convention within its territorial sea through its national authorities.

3. While the provisions of the present Convention do not apply to internal waters, which are under the sovereignty of each Contracting Party, the Contracting Parties undertake, without prejudice to their sovereign rights, to ensure that the purposes of the present Convention will be obtained in these waters.

4. The present Convention shall not apply to any warship, naval auxiliary, military aircraft or other ship and aircraft owned or operated by a State and used, for the time being, only on government non-commercial service.

However, each Contracting Party shall ensure, by the adoption of appropriate measures not impairing the operations or operational capabilities of such ships and aircraft owned or operated by it, that such ships and aircraft act in a manner consistent, so far as is reasonable and practicable, with the present Convention.

**Article 5**

**Hazardous substances**

The Contracting Parties undertake to counteract the introduction, whether airborne, waterborne or otherwise, into the Baltic Sea Area of hazardous substances as specified in Annex I of the present Convention.

es nicht den Zielen dieses Übereinkommens widerspricht.

4. Der Ausdruck „Schiffe und Luftfahrzeuge" bezeichnet Wasserfahrzeuge oder Fluggerät jeder Art. Er umfaßt Tragflächenboote, Luftkissenfahrzeuge, Unterwassergerät, schwimmendes Gerät mit oder ohne eigenen Antrieb sowie feste oder schwimmende Plattformen.

5. Der Ausdruck „Öl" bezeichnet Erdöl in jeder Form, einschließlich Rohöl, Heizöl, Ölschlamm, Ölrückstände und Raffinerieerzeugnisse.

6. Der Ausdruck „Schadstoff" bezeichnet jeden gefährlichen, schädlichen oder sonstigen Stoff, der bei Zuführung ins Meer Verschmutzung verursachen kann.

7. Der Ausdruck „Ereignis" bezeichnet einen Vorfall, bei dem ein Schadstoff oder einen solchen Stoff enthaltende Ausflüsse tatsächlich oder wahrscheinlich ins Meer gelangen.

**Artikel 3**

**Grundsätze und Pflichten**

(1) Die Vertragsparteien treffen einzeln oder gemeinsam alle geeigneten Gesetzgebungs-, Verwaltungs- oder sonstigen einschlägigen Maßnahmen, um die Verschmutzung zu verhüten und zu verringern und die Meeresumwelt des Ostseegebiets zu schützen und zu pflegen.

(2) Die Vertragsparteien sorgen nach besten Kräften dafür, daß die Durchführung dieses Übereinkommens nicht zu einer Zunahme der Meeresverschmutzung außerhalb des Ostseegebiets führt.

**Artikel 4**

**Anwendung**

(1) Dieses Übereinkommen betrifft den Schutz der Meeresumwelt des Ostseegebiets, welches das Wasser und den Meeresgrund einschließlich ihrer lebenden Schätze sowie sonstiger Formen der Tier- und Pflanzenwelt des Meeres umfaßt.

(2) Unbeschadet der Hoheitsrechte in ihrem Küstenmeer wendet jede Vertragspartei dieses Übereinkommen innerhalb ihres Küstenmeers durch ihre innerstaatlichen Dienststellen an.

(3) Dieses Übereinkommen findet keine Anwendung auf innere Gewässer, die der Hoheitsgewalt einer Vertragspartei unterstehen; jedoch verpflichten sich die Vertragsparteien, unbeschadet ihrer Hoheitsrechte sicherzustellen, daß die Ziele dieses Übereinkommens in jenen Gewässern verwirklicht werden.

(4) Dieses Übereinkommen findet keine Anwendung auf Kriegsschiffe, Flottenhilfsschiffe, militärische Luftfahrzeuge oder sonstige einem Staat gehörende oder von ihm betriebene Schiffe und Luftfahrzeuge, die derzeit im Staatsdienst stehen und ausschließlich anderen als Handelszwecken dienen.

Jedoch stellt jede Vertragspartei durch geeignete, den Betrieb oder die Betriebsfähigkeit nicht beeinträchtigende Maßnahmen sicher, daß derartige ihr gehörende oder von ihr betriebene Schiffe und Luftfahrzeuge soweit zumutbar und durchführbar in Übereinstimmung mit diesem Übereinkommen handeln.

**Artikel 5**

**Gefährliche Stoffe**

Die Vertragsparteien verpflichten sich, der Zuführung der in Anlage I bezeichneten gefährlichen Stoffe in das Ostseegebiet entgegenzuwirken, gleichviel ob sie auf dem Luftweg, dem Wasserweg oder anderweitig erfolgt.

### Article 6

**Principles and obligations concerning land-based pollution**

1. The Contracting Parties shall take all appropriate measures to control and minimize land-based pollution of the marine environment of the Baltic Sea Area.

2. In particular, the Contracting Parties shall take all appropriate measures to control and strictly limit pollution by noxious substances and materials in accordance with Annex II of the present Convention. To this end they shall, inter alia, as appropriate co-operate in the development and adoption of specific programmes, guidelines, standards or regulations concerning discharges, environmental quality, and products containing such substances and materials and their use.

3. The substances and materials listed in Annex II of the present Convention shall not be introduced into the marine environment of the Baltic Sea Area in significant quantities without a prior special permit, which may be periodically reviewed, by the appropriate national authority.

4. The appropriate national authority will inform the Commission referred to in Article 12 of the present Convention of the quantity, quality and way of discharge if it considers that significant quantities of substances and materials listed in Annex II of the present Convention were discharged.

5. The Contracting Parties shall endeavour to establish and adopt common criteria for issuing permits for discharges.

6. To control and minimize pollution of the Baltic Sea Area by harmful substances the Contracting Parties shall, in addition to the provisions of Article 5 of the present Convention, aim at attaining the goals and applying the criteria enumerated in Annex III of the present Convention.

7. If the discharge from a watercourse, flowing through the territories of two or more Contracting Parties or forming a boundary between them, is liable to cause pollution of the marine environment of the Baltic Sea Area, the Contracting Parties concerned shall in common take appropriate measures in order to prevent and abate such pollution.

8. The Contracting Parties shall endeavour to use best practicable means in order to minimize the airborne pollution of the Baltic Sea Area by noxious substances.

### Artikel 6

**Grundsätze und Pflichten bezüglich der Verschmutzung vom Land aus**

(1) Die Vertragsparteien treffen alle geeigneten Maßnahmen, um die vom Land ausgehende Verschmutzung der Meeresumwelt des Ostseegebiets zu überwachen und auf ein Mindestmaß zu beschränken.

(2) Die Vertragsparteien treffen insbesondere alle geeigneten Maßnahmen, um die Verschmutzung durch die schädlichen Stoffe und Gegenstände entsprechend der Anlage II zu überwachen und streng einzuschränken. Zu diesem Zweck arbeiten sie unter anderem gegebenenfalls bei der Entwicklung und Annahme besonderer Programme, Richtlinien, Normen oder Vorschriften über Einleiten, Umweltqualität und diese Stoffe und Gegenstände enthaltende Erzeugnisse und ihre Verwendung zusammen.

(3) Die in Anlage II aufgeführten Stoffe und Gegenstände dürfen nur mit vorheriger besonderer Erlaubnis, die von der zuständigen innerstaatlichen Dienststelle erteilt wird und in regelmäßigen Abständen überprüft werden kann, in erheblichen Mengen der Meeresumwelt des Ostseegebiets zugeführt werden.

(4) Ist die zuständige innerstaatliche Dienststelle der Ansicht, daß erhebliche Mengen der in Anlage II aufgeführten Stoffe und Gegenstände eingeleitet wurden, so teilt sie der in Artikel 12 genannten Kommission deren Menge und Beschaffenheit sowie die Art des Einleitens mit.

(5) Die Vertragsparteien bemühen sich, gemeinsame Grundsätze für die Erteilung von Erlaubnissen zum Einleiten aufzustellen und anzunehmen.

(6) Die Vertragsparteien wirken darauf hin, zusätzlich zu den Bestimmungen des Artikels 5 die in Anlage III aufgeführten Ziele und Grundsätze zu erreichen und anzuwenden, um die Verschmutzung des Ostseegebiets durch Schadstoffe zu überwachen und auf ein Mindestmaß zu beschränken.

(7) Kann das Einleiten über einen Wasserlauf, der die Hoheitsgebiete von zwei oder mehr Vertragsparteien durchfließt oder eine Grenze zwischen ihnen bildet, eine Verschmutzung der Meeresumwelt des Ostseegebiets verursachen, so ergreifen die betreffenden Vertragsparteien gemeinsam geeignete Maßnahmen zur Verhütung und Verringerung der Verschmutzung.

(8) Die Vertragsparteien bemühen sich, die bestmöglichen Maßnahmen zu treffen, um die Verschmutzung des Ostseegebiets durch schädliche Stoffe aus der Luft auf ein Mindestmaß zu beschränken.

### Article 7

**Prevention of pollution from ships**

1. In order to protect the Baltic Sea Area from pollution by deliberate, negligent or accidental release of oil, harmful substances other than oil, and by the discharge of sewage and garbage from ships, the Contracting Parties shall take measures as set out in Annex IV of the present Convention.

2. The Contracting Parties shall develop and apply uniform requirements for the capacity and location of facilities for the reception of residues of oil, harmful substances other than oil, including sewage and garbage, taking into account inter alia the special needs of passenger ships and combination carriers.

### Artikel 7

**Verhütung der Verschmutzung durch Schiffe**

(1) Die Vertragsparteien treffen die in Anlage IV beschriebenen Maßnahmen, um das Ostseegebiet vor Verschmutzung durch vorsätzliches, fahrlässiges oder unfallbedingtes Freisetzen von Öl und sonstigen Schadstoffen sowie durch Einleiten von Schiffsabwasser und -müll zu schützen.

(2) Die Vertragsparteien entwickeln einheitliche Anforderungen bezüglich der Kapazität und des Standorts von Anlagen zur Aufnahme von Ölrückständen und sonstigen Schadstoffen einschließlich Abwasser und Müll und wenden diese an, wobei sie unter anderem die besonderen Erfordernisse von Fahrgastschiffen und Mehrzweck-Frachtschiffen berücksichtigen.

### Article 8

**Pleasure craft**

The Contracting Parties shall, in addition to implementing those provisions of the present Convention which can appropriately be applied to pleasure craft, take special measures in order to abate harmful effects on the marine environment of the Baltic Sea Area of pleasure craft activities. The measures shall inter alia deal with adequate reception facilities for wastes from pleasure craft.

### Artikel 8

**Vergnügungsschiffe**

Zusätzlich zur Durchführung derjenigen Bestimmungen dieses Übereinkommens, die für eine Anwendung auf Vergnügungsschiffe geeignet sind, treffen die Vertragsparteien Sondermaßnahmen zur Verringerung der schädlichen Auswirkungen des Betriebs von Vergnügungsschiffen auf die Meeresumwelt des Ostseegebiets. Die Maßnahmen betreffen unter anderem angemessene Anlagen zur Aufnahme von Abfällen, die von Vergnügungsschiffen herrühren.

### Article 9

**Prevention of dumping**

1. The Contracting Parties shall, subject to Paragraphs 2 and 4 of this Article, prohibit dumping in the Baltic Sea Area.

2. Dumping of dredged spoils shall be subject to a prior special permit by the appropriate national authority in accordance with the provisions of Annex V of the present Convention.

3. Each Contracting Party undertakes to ensure compliance with the provisions of this Article by vessels and aircraft:

a) registered in its territory or flying its flag;

b) loading, within its territory or territorial sea, matter which is to be dumped; or

c) believed to be engaged in dumping within its territorial sea.

4. The provisions of this Article shall not apply when the safety of human life or of a vessel or aircraft at sea is threatened by the complete destruction or total loss of the vessel or aircraft, or in any case which constitutes a danger to human life, if dumping appears to be the only way of averting the threat and if there is every probability that the damage consequent upon such dumping will be less than would otherwise occur. Such dumping shall be so conducted as to minimize the likelihood of damage to human or marine life.

5. Dumping made under the provisions of Paragraph 4 of this Article shall be reported and dealt with in accordance with Annex VI of the present Convention and shall also be reported forthwith to the Commission referred to in Article 12 of the present Convention in accordance with the provisions of Regulation 4 of Annex V of the present Convention.

6. In case of dumping suspected to be in contravention of the provisions of this Article the Contracting Parties shall co-operate in investigating the matter in accordance with Regulation 2 of Annex IV of the present Convention.

### Artikel 9

**Verhütung des Einbringens (dumping)**

(1) Die Vertragsparteien verbieten vorbehaltlich der Absätze 2 und 4 das Einbringen im Ostseegebiet.

(2) Baggergut darf mit vorheriger Sondererlaubnis der zuständigen innerstaatlichen Dienststelle nach Maßgabe der Anlage V eingebracht werden.

(3) Jede Vertragspartei verpflichtet sich, die Einhaltung dieses Artikels durch Schiffe und Luftfahrzeuge sicherzustellen,

a) die in ihrem Hoheitsgebiet eingetragen sind oder ihre Flagge führen;

b) die in ihrem Hoheitsgebiet oder ihrem Küstenmeer Stoffe zum Zweck des Einbringens laden oder

c) von denen angenommen wird, daß sie Abfälle in ihr Küstenmeer einbringen.

(4) Dieser Artikel findet keine Anwendung, wenn die Sicherheit von Menschenleben oder eines Schiffes oder Luftfahrzeugs auf See durch die völlige Zerstörung oder den totalen Verlust des Schiffes oder Luftfahrzeugs bedroht ist, oder in Fällen, die eine Gefahr für Menschenleben darstellen, wenn das Einbringen die einzige Möglichkeit zur Abwendung der Bedrohung zu sein scheint und wenn der aus dem Einbringen entstehende Schaden aller Wahrscheinlichkeit nach geringer ist als der Schaden, der sonst eintreten würde. Dieses Einbringen ist so durchzuführen, daß das Risiko der Schädigung von Menschenleben oder der Tier- und Pflanzenwelt des Meeres möglichst gering gehalten wird.

(5) Ein nach Absatz 4 erfolgtes Einbringen ist nach Maßgabe der Anlage VI zu melden und zu behandeln; es ist ferner umgehend der in Artikel 12 genannten Kommission nach Maßgabe der Regel 4 der Anlage V zu melden.

(6) Besteht der Verdacht, daß ein Einbringen entgegen diesem Artikel stattgefunden hat, so arbeiten die Vertragsparteien bei der Untersuchung der Angelegenheit nach Maßgabe der Regel 2 der Anlage IV zusammen.

### Article 10

**Exploration and exploitation of the sea-bed and its subsoil**

Each Contracting Party shall take all appropriate measures in order to prevent pollution of the marine environment of the Baltic Sea Area resulting from exploration or exploitation of its part of the sea-bed and its subsoil or from any associated activities thereon. It shall also ensure that adequate equipment is at hand to start an immediate abatement of pollution in that area.

### Artikel 10

**Erforschung und Ausbeutung des Meeresgrunds und des Meeresuntergrunds**

Jede Vertragspartei trifft alle geeigneten Maßnahmen, um eine Verschmutzung der Meeresumwelt des Ostseegebiets durch die Erforschung oder Ausbeutung ihres Teiles des Meeresgrunds und des Meeresuntergrunds oder durch damit zusammenhängende Tätigkeiten zu verhüten. Sie stellt ferner sicher, daß geeignete Ausrüstung vorhanden ist, um die sofortige Bekämpfung der Verschmutzung in diesem Gebiet einzuleiten.

### Article 11

**Co-operation in combatting marine pollution**

The Contracting Parties shall take measures and co-operate as set out in Annex VI of the present Convention in order to eliminate or minimize pollution of the Baltic Sea Area by oil or other harmful substances.

### Artikel 11

**Zusammenarbeit bei der Bekämpfung der Meeresverschmutzung**

Die Vertragsparteien treffen nach Maßgabe der Anlage VI Maßnahmen und arbeiten zusammen, um die Verschmutzung des Ostseegebiets durch Öl oder sonstige Schadstoffe zu beseitigen oder auf ein Mindestmaß zu beschränken.

### Article 12

**Institutional and organizational framework**

1. The Baltic Marine Environment Protection Commission, hereinafter referred to as "the Commission", is hereby established for the purposes of the present Convention.

2. The chairmanship of the Commission shall be given to each Contracting Party in turn in alphabetical order of the names of the States in the English language.

The Chairman shall serve for a period of two years, and cannot during the period of his chairmanship serve as representative of his country.

Should the chairmanship fall vacant, the Contracting Party chairing the Commission shall nominate a successor to remain in office until the term of chairmanship of that Contracting Party expires.

3. Meetings of the Commission shall be held at least once a year upon convocation by the Chairman. Upon the request of a Contracting Party, provided it is endorsed by another Contracting Party, the Chairman shall, as soon as possible, summon an extraordinary meeting at such time and place as the Chairman determines, however, not later than ninety days from the date of the submission of the request.

4. The first meeting of the Commission shall be called by the Depositary Government and shall take place within a period of ninety days from the date following the entry into force of the present Convention.

5. Each Contracting Party shall have one vote in the Commission. Unless otherwise provided under the present Convention, the Commission shall take its decisions unanimously.

### Artikel 12

**Institutioneller und organisatorischer Rahmen**

(1) Für die Zwecke dieses Übereinkommens wird hiermit die — im folgenden als „Kommission" bezeichnete — Kommission zum Schutz der Meeresumwelt der Ostsee gebildet.

(2) Den Vorsitz in der Kommission nehmen die Vertragsparteien abwechselnd in alphabetischer Reihenfolge der Staatennamen in englischer Sprache wahr.

Der Vorsitzende nimmt sein Amt während eines Zeitabschnitts von zwei Jahren wahr; während dieser Zeit kann er seinen Staat nicht in der Kommission vertreten.

Ist das Amt des Vorsitzenden unbesetzt, so benennt die Vertragspartei, die den Vorsitz in der Kommission wahrnimmt, einen Nachfolger, der im Amt bleibt, solange diese Vertragspartei den Vorsitz führt.

(3) Die Kommission tritt nach Einberufung durch den Vorsitzenden mindestens einmal jährlich zu einer Sitzung zusammen. Auf Antrag einer Vertragspartei, der von einer anderen Vertragspartei unterstützt werden muß, beruft der Vorsitzende so bald wie möglich eine außerordentliche Sitzung ein, deren Zeitpunkt und Ort er bestimmt, jedoch nicht später als neunzig Tage nach dem Zeitpunkt, zu dem der Antrag gestellt wurde.

(4) Die erste Sitzung der Kommission wird von der Verwahrregierung einberufen und findet innerhalb von neunzig Tagen nach Inkrafttreten dieses Übereinkommens statt.

(5) Jede Vertragspartei hat in der Kommission eine Stimme. Sofern in diesem Übereinkommen nichts anderes bestimmt ist, faßt die Kommission ihre Beschlüsse einstimmig.

### Article 13

**The duties of the Commission**

The duties of the Commission shall be:

a) To keep the implementation of the present Convention under continuous observation;

b) To make recommendations on measures relating to the purposes of the present Convention;

c) To keep under review the contents of the present Convention including its Annexes and to recommend to the Contracting Parties such amendments to the present Convention including its Annexes as may be required including changes in the lists of substances and materials as well as the adoption of new Annexes;

d) To define pollution control criteria, objectives for the reduction of pollution, and objectives concerning measures, particularly according to Annex III of the present Convention;

e) To promote in close co-operation with appropriate governmental bodies, taking into consideration Sub-Paragraph f) of this Article, additional measures to protect the marine environment of the Baltic Sea Area and for this purpose:

### Artikel 13

**Aufgaben der Kommission**

Die Kommission hat die Aufgabe,

a) die Durchführung dieses Übereinkommens ständig zu beobachten;

b) Maßnahmen zu empfehlen, die mit den Zielen dieses Übereinkommens zusammenhängen;

c) den Inhalt dieses Übereinkommens einschließlich seiner Anlagen auf dem laufenden zu halten und den Vertragsparteien alle etwa erforderlichen Änderungen des Übereinkommens und seiner Anlagen, einschließlich von Änderungen der Listen von Stoffen und Gegenständen, sowie die Annahme neuer Anlagen zu empfehlen;

d) Grundsätze für die Überwachung der Verschmutzung, Ziele für die Verringerung der Verschmutzung sowie Ziele in bezug auf Maßnahmen festzulegen, die insbesondere nach Anlage III zu treffen sind;

e) in enger Zusammenarbeit mit den zuständigen staatlichen Stellen unter Berücksichtigung des Buchstabens f zusätzliche Maßnahmen zum Schutz der Meeresumwelt des Ostseegebiets zu fördern und zu diesem Zweck

(i) to receive, process, summarize and disseminate from available sources relevant scientific, technological and statistical information; and

(ii) to promote scientific and technological research;

f) To seek, when appropriate, the services of competent regional and other international organizations to collaborate in scientific and technological research as well as other relevant activities pertinent to the objectives of the present Convention;

g) To assume such other functions as may be appropriate under the terms of the present Convention.

i) einschlägige wissenschaftliche, technische und statistische Informationen aus verfügbaren Quellen entgegenzunehmen, auszuwerten, zusammenzufassen und zu verbreiten und

ii) die wissenschaftliche und technische Forschung zu fördern;

f) gegebenenfalls die Mitarbeit geeigneter regionaler und sonstiger internationaler Organisationen bei der wissenschaftlichen und technischen Forschung sowie bei sonstigen einschlägigen, mit den Zielen dieses Übereinkommens zusammenhängenden Tätigkeiten herbeizuführen;

g) alle sonstigen nach diesem Übereinkommen etwa erforderlichen Aufgaben zu übernehmen.

### Article 14

### Administrative provisions for the Commission

1. The working language of the Commission shall be English.

2. The Commission shall adopt its Rules of Procedure.

3. The office of the Commission, hereafter referred to as the "Secretariat", shall be in Helsinki.

4. The Commission shall appoint an Executive Secretary and make provisions for the appointment of such other personnel as may be necessary, and determine the duties, terms and conditions of the Executive Secretary.

5. The Executive Secretary shall be the chief administrative official of the Commission and shall perform the functions that are necessary for the administration of the present Convention, the work of the Commission and other tasks entrusted to the Executive Secretary by the Commission and its Rules of Procedure.

### Artikel 14

### Verwaltungsbestimmungen für die Kommission

(1) Die Arbeitssprache der Kommission ist Englisch.

(2) Die Kommission gibt sich eine Geschäftsordnung.

(3) Das Büro der Kommission — im folgenden als „Sekretariat" bezeichnet — befindet sich in Helsinki.

(4) Die Kommission ernennt einen Exekutivsekretär und trifft Vorkehrungen für die Einstellung des übrigen etwa erforderlichen Personals; sie legt die Aufgaben und Arbeitsbedingungen des Exekutivsekretärs fest.

(5) Der Exekutivsekretär ist der Leiter der Verwaltung der Kommission; er nimmt die für die Anwendung dieses Übereinkommens erforderlichen Verwaltungsaufgaben sowie die für die Arbeit der Kommission erforderlichen Aufgaben und sonstige ihm durch die Kommission und deren Geschäftsordnung übertragene Aufgaben wahr.

### Article 15

### Financial provisions for the Commission

1. The Commission shall adopt its Financial Rules.

2. The Commission shall adopt an annual or biennial budget of proposed expenditures and budget estimates for the fiscal period following thereafter.

3. The total amount of the budget, including any supplementary budget adopted by the Commission, shall be contributed by the Contracting Parties in equal parts, unless the Commission unanimously decides otherwise.

4. Each Contracting Party shall pay the expenses related to the participation in the Commission of its representatives, experts and advisers.

### Artikel 15

### Finanzielle Bestimmungen für die Kommission

(1) Die Kommission gibt sich eine Finanzordnung.

(2) Die Kommission nimmt einen Haushaltsplan der vorgesehenen Ausgaben für ein oder zwei Jahre und einen Haushaltsvoranschlag für die darauffolgende Haushaltsperiode an.

(3) Sofern die Kommission nicht einstimmig etwas anderes beschließt, tragen die Vertragsparteien zu gleichen Teilen die Gesamtsumme des Haushalts einschließlich aller etwa von der Kommission angenommenen zusätzlichen Haushalte.

(4) Jede Vertragspartei trägt die Ausgaben, die durch Mitwirkung ihrer Vertreter, Sachverständigen und Berater in der Kommission entstehen.

### Article 16

### Scientific and technological co-operation

1. The Contracting Parties undertake directly, or when appropriate through competent regional or other international organizations, to co-operate in the fields of science, technology and other research, and to exchange data as well as other scientific information for the purposes of the present Convention.

2. Without prejudice to Paragraphs 1, 2 and 3 of Article 4 of the present Convention the Contracting Parties undertake directly, or when appropriate through competent regional or other international organizations, to promote studies, untertake, support or contribute to programmes aimed at developing ways and means for the

### Artikel 16

### Wissenschaftliche und technische Zusammenarbeit

(1) Die Vertragsparteien verpflichten sich, unmittelbar oder gegebenenfalls im Rahmen der geeigneten regionalen oder sonstigen internationalen Organisationen auf dem Gebiet der Wissenschaft, Technik und sonstigen Forschung zusammenzuarbeiten und Daten sowie sonstige wissenschaftliche Informationen für die Zwecke dieses Übereinkommens auszutauschen.

(2) Unbeschadet des Artikels 4 Absätze 1, 2 und 3 verpflichten sich die Vertragsparteien, unmittelbar oder gegebenenfalls im Rahmen der geeigneten regionalen oder sonstigen internationalen Organisationen Studien zu fördern, Programme durchzuführen, zu unterstützen oder daran mitzuwirken, durch die Möglichkeiten zur Beurtei-

assessment of the nature and extent of pollution, pathways, exposures, risks and remedies in the Baltic Sea Area, and particularly to develop alternative methods of treatment, disposal and elimination of such matter and substances that are likely to cause pollution of the marine environment of the Baltic Sea Area.

3. The Contracting Parties undertake directly, or when appropriate through competent regional or other international organizations, and, on the basis of the information and data acquired pursuant to Paragraphs 1 and 2 of this Article, to co-operate in developing inter-comparable observation methods, in performing baseline studies and in establishing complementary or joint programmes for monitoring.

4. The organization and scope of work connected with the implementation of tasks referred to in the preceding Paragraphs should primarily be outlined by the Commission.

**Article 17**

**Responsibility for damage**

The Contracting Parties undertake, as soon as possible, jointly to develop and accept rules concerning responsibility for damage resulting from acts or omissions in contravention of the present Convention, including, inter alia, limits of responsibility, criteria and procedures for the determination of liability and available remedies.

**Article 18**

**Settlement of disputes**

1. In case of a dispute between Contracting Parties as to the interpretation or application of the present Convention, they should seek a solution by negotiation. If the Parties concerned cannot reach agreement they should seek the good offices of or jointly request the mediation by a third Contracting Party, a qualified international organization or a qualified person.

2. If the Parties concerned have not been able to resolve their dispute through negotiation or have been unable to agree on measures as described above, such disputes shall be, upon common agreement, submitted to an ad-hoc arbitration tribunal, to a permanent arbitration tribunal, or to the International Court of Justice.

**Article 19**

**Safeguard of certain freedoms**

Nothing in the present Convention shall be construed as infringing upon the freedom of navigation, fishing, marine scientific research and other legitimate uses of the high seas, as well as upon the right of innocent passage through the territorial sea.

**Article 20**

**Status of Annexes**

The Annexes attached to the present Convention form an integral part of the Convention.

**Article 21**

**Relation to other Conventions**

The provisions of the present Convention shall be without prejudice to the rights and obligations of the

lung von Art und Umfang der Verschmutzung, ihrer Wege, Angriffsstellen und Gefahren im Ostseegebiet sowie Möglichkeiten der Abhilfe entwickelt werden sollen, und insbesondere Alternativmethoden der Behandlung, Beseitigung und Ausschaltung von Stoffen zu erarbeiten, die eine Verschmutzung der Meeresumwelt des Ostseegebiets verursachen können.

(3) Die Vertragsparteien verpflichten sich, unmittelbar oder gegebenenfalls im Rahmen der geeigneten regionalen oder sonstigen internationalen Organisationen und auf der Grundlage der nach den Absätzen 1 und 2 gewonnenen Informationen und Daten bei der Entwicklung untereinander vergleichbarer Beobachtungsmethoden, der Durchführung grundlegender Untersuchungen und der Erstellung einander ergänzender oder gemeinsamer Überwachungsprogramme zusammenzuarbeiten.

(4) Organisation und Umfang der Arbeit im Zusammenhang mit der Durchführung der in den Absätzen 1 bis 3 genannten Aufgaben sollen in erster Linie von der Kommission festgelegt werden.

**Artikel 17**

**Verantwortlichkeit für Schäden**

Die Vertragsparteien verpflichten sich, so bald wie möglich gemeinsam Vorschriften zu erarbeiten und anzunehmen, welche die Verantwortlichkeit für Schäden auf Grund von Handlungen oder Unterlassungen entgegen diesem Übereinkommen betreffen; darin sind unter anderem die Grenzen der Verantwortlichkeit, die Grundsätze und Verfahren für die Festlegung der Haftung sowie die möglichen Rechtsmittel vorzusehen.

**Artikel 18**

**Beilegung von Streitigkeiten**

(1) Bei Streitigkeiten zwischen Vertragsparteien über die Auslegung oder Anwendung dieses Übereinkommens sollen diese Vertragsparteien eine Lösung auf dem Verhandlungsweg anstreben. Können die betreffenden Parteien keine Einigung erzielen, so sollen sie die guten Dienste einer dritten Vertragspartei, einer geeigneten internationalen Organisation oder einer geeigneten Persönlichkeit in Anspruch nehmen oder diese gemeinsam um Vermittlung ersuchen.

(2) Waren die betreffenden Parteien nicht in der Lage, ihre Streitigkeit auf dem Verhandlungsweg beizulegen, oder konnten sie sich nicht auf Maßnahmen der oben beschriebenen Art einigen, so werden derartige Streitigkeiten in gegenseitigem Einvernehmen einem Ad-hoc-Schiedsgericht, einem ständigen Schiedsgericht oder dem Internationalen Gerichtshof vorgelegt.

**Artikel 19**

**Sicherung bestimmter Freiheiten**

Dieses Übereinkommen ist nicht so auszulegen, als beeinträchtige es die Freiheit der Schiffahrt, der Fischerei, der wissenschaftlichen Meeresforschung und der sonstigen rechtmäßigen Nutzung der Hohen See sowie das Recht der friedlichen Durchfahrt durch das Küstenmeer.

**Artikel 20**

**Status der Anlagen**

Die Anlagen zu diesem Übereinkommen sind Bestandteil des Übereinkommens.

**Artikel 21**

**Verhältnis zu anderen Übereinkünften**

Dieses Übereinkommen berührt nicht die Rechte und Pflichten der Vertragsparteien aus früher geschlossenen

Contracting Parties under treaties concluded previously as well as under treaties which may be concluded in the future, furthering and developing the general principles of the Law of the Sea that the present Convention is based upon and in particular provisions concerning the prevention of pollution of the marine environment.

Verträgen sowie aus Verträgen, die gegebenenfalls künftig zur Förderung und Entwicklung der diesem Übereinkommen zugrundeliegenden allgemeinen Grundsätze des Seerechts und insbesondere von Bestimmungen zur Verhütung der Verschmutzung der Meeresumwelt geschlossen werden.

### Article 22

### Revision of the Convention

A conference for the purpose of a general revision of the present Convention may be convened with the consent of the Contracting Parties or at the request of the Commission.

### Artikel 22

### Revision des Übereinkommens

Mit Zustimmung der Vertragsparteien oder auf Ersuchen der Kommission kann eine Konferenz zur allgemeinen Revision dieses Übereinkommens einberufen werden.

### Article 23

### Amendments to the Articles of the Convention

1. Each Contracting Party may propose amendments to the Articles of the present Convention. Any such proposed amendment shall be submitted to the Depositary Government and communicated by it to all Contracting Parties, which shall inform the Depositary Government of either their acceptance or rejection of the amendment as soon as possible after the receipt of the communication.

The amendment shall enter into force ninety days after the Depositary Government has received notifications of acceptance of that amendment from all Contracting Parties.

2. With the consent of the Contracting Parties or at the request of the Commission a conference may be convened for the purpose of amending the present Convention.

### Artikel 23

### Änderungen der Artikel des Übereinkommens

(1) Jede Vertragspartei kann Änderungen der Artikel dieses Übereinkommens vorschlagen. Jede vorgeschlagene Änderung wird der Verwahrregierung vorgelegt und von dieser allen Vertragsparteien mitgeteilt; diese unterrichten die Verwahrregierung so bald wie möglich nach Eingang der Mitteilung davon, ob sie die Änderung annehmen oder ablehnen.

Die Änderung tritt neunzig Tage nach dem Zeitpunkt in Kraft, zu dem alle Vertragsparteien der Verwahrregierung die Annahme der Änderung notifiziert haben.

(2) Mit Zustimmung der Vertragsparteien oder auf Ersuchen der Kommission kann eine Konferenz zur Änderung dieses Übereinkommens einberufen werden.

### Article 24

### Amendments to the Annexes and the adoption of Annexes

1. Any amendment to the Annexes proposed by a Contracting Party shall be communicated to the other Contracting Parties by the Depositary Government and considered in the Commission. If adopted by the Commission, the amendment shall be communicated to the Contracting Parties and recommended for acceptance.

2. Such amendment shall be deemed to have been accepted at the end of a period determined by the Commission unless within that period anyone of the Contracting Parties has objected to the amendment. The accepted amendment shall enter into force on a date determined by the Commission.

The period determined by the Commission shall be prolonged for an additional period of six months and the date of entry into force of the amendment postponed accordingly, if, in exceptional cases, any Contracting Party before the expiring of the period determined by the Commission informs the Depositary Government, that, although it intends to accept the proposal, the constitutional requirements for such an acceptance are not yet fulfilled in its State.

3. An Annex to the present Convention may be adopted in accordance with the provisions of this Article.

4. The Depositary Government shall inform all Contracting Parties of any amendments or the adoption of a new Annex which enter into force under this Article and of the date on which such amendment or new Annex enters into force.

5. Any objection under this Article shall be made by notification in writing to the Depositary Government

### Artikel 24

### Änderungen der Anlagen und Annahme von Anlagen

(1) Jede von einer Vertragspartei vorgeschlagene Änderung der Anlagen wird den anderen Vertragsparteien von der Verwahrregierung mitgeteilt und in der Kommission geprüft. Nimmt die Kommission die Änderung an, so wird sie den Vertragsparteien mitgeteilt und zur Annahme empfohlen.

(2) Eine solche Änderung gilt nach Ablauf einer von der Kommission bestimmten Frist als angenommen, sofern nicht innerhalb dieser Frist eine Vertragspartei Einspruch gegen die Änderung erhoben hat. Die angenommene Änderung tritt zu einem von der Kommission bestimmten Zeitpunkt in Kraft.

Teilt in Ausnahmefällen eine Vertragspartei vor Ablauf der von der Kommission bestimmten Frist der Verwahrregierung mit, daß sie zwar beabsichtige, den Vorschlag anzunehmen, daß jedoch die verfassungsrechtlichen Erfordernisse für die Annahme in ihrem Staat noch nicht erfüllt seien, so wird die von der Kommission bestimmte Frist um eine zusätzliche Frist von sechs Monaten verlängert und der Zeitpunkt des Inkrafttretens der Änderung entsprechend verschoben.

(3) Nach Maßgabe dieses Artikels kann eine Anlage zu diesem Übereinkommen angenommen werden.

(4) Die Verwahrregierung teilt allen Vertragsparteien etwaige Änderungen oder die Annahme einer neuen Anlage, die nach diesem Artikel in Kraft treten, sowie den Zeitpunkt des Inkrafttretens der Änderung oder der neuen Anlage mit.

(5) Jeder Einspruch nach diesem Artikel erfolgt durch schriftliche Notifikation an die Verwahrregierung; diese

which shall notify all Contracting Parties and the Executive Secretary of any such notification and the date of its receipt.

### Article 25

### Reservations

1. The provisions of the present Convention shall not be subject to reservations.

2. The provision of Paragraph 1 of this Article does not prevent a Contracting Party from suspending for a period not exceeding one year the application of an Annex of the present Convention or part thereof or an amendment thereto after the Annex in question or the amendment thereto has entered into force.

3. If after the entry into force of the present Convention a Contracting Party invokes the provisions of Paragraph 2 of this Article it shall inform the other Contracting Parties, at the time of the adoption by the Commission of an amendment to an Annex or a new Annex, of those provisions which will be suspended in accordance with Paragraph 2 of this Article.

### Article 26

### Signature, ratification, approval, and accession

1. The present Convention shall be open for signature in Helsinki on 22 March 1974 by the Baltic Sea States participating in the Diplomatic Conference on the Protection of the Marine Environment of the Baltic Sea Area, held in Helsinki from 18 to 22 March 1974. The present Convention shall be open for accession to any other State interested in fulfilling the aims and purposes of the present Convention, provided that this State is invited by all the Contracting Parties.

2. The present Convention shall be subject to ratification or approval by the States which have signed it.

3. The instruments of ratification, approval, or accession shall be deposited with the Government of Finland, which will perform the duties of the Depositary Government.

### Article 27

### Entry into force

The present Convention shall enter into force two months after the deposit of the seventh instrument of ratification or approval.

### Article 28

### Withdrawal

1. At any time after the expiry of five years from the date of entry into force of the present Convention any Contracting Party may, by giving written notification to the Depositary Government, withdraw from the present Convention. The withdrawal shall take effect for such Contracting Party on the thirty-first day of December of the year which follows the year in which the Depositary Government was notified of the withdrawal.

2. In case of notification of withdrawal by a Contracting Party the Depositary Government shall convene a meeting of the Contracting Parties for the purpose of considering the effect of the withdrawal.

### Article 29

### Language

The present Convention has been drawn up in a single copy in the English language. Official translations into

notifiziert allen Vertragsparteien und dem Exekutivsekretär jede derartige Notifikation und den Zeitpunkt ihres Eingangs.

### Artikel 25

### Vorbehalte

(1) Vorbehalte zu diesem Übereinkommen sind nicht zulässig.

(2) Absatz 1 hindert eine Vertragspartei nicht daran, die Anwendung einer Anlage zu diesem Übereinkommen oder eines Teiles oder einer Änderung einer solchen Anlage nach Inkrafttreten der entsprechenden Anlage oder Änderung für höchstens ein Jahr auszusetzen.

(3) Beruft sich eine Vertragspartei nach Inkrafttreten dieses Übereinkommens auf Absatz 2, so teilt sie den anderen Vertragsparteien zum Zeitpunkt der Annahme einer Änderung einer Anlage oder der Annahme einer neuen Anlage durch die Kommission diejenigen Bestimmungen mit, die nach Absatz 2 ausgesetzt werden.

### Artikel 26

### Unterzeichnung, Ratifikation, Genehmigung und Beitritt

(1) Dieses Übereinkommen liegt am 22. März 1974 in Helsinki für diejenigen Ostseeanliegerstaaten zur Unterzeichnung auf, die an der vom 18. bis 22. März 1974 in Helsinki abgehaltenen Diplomatischen Konferenz über den Schutz der Meeresumwelt des Ostseegebiets teilgenommen haben. Dieses Übereinkommen liegt für jeden anderen Staat zum Beitritt auf, der an der Verwirklichung der Ziele und Zwecke des Übereinkommens interessiert ist, sofern dieser Staat von allen Vertragsparteien eingeladen wurde.

(2) Dieses Übereinkommen bedarf der Ratifikation oder Genehmigung durch die Staaten, die es unterzeichnet haben.

(3) Die Ratifikations-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunden werden bei der Regierung von Finnland hinterlegt; diese nimmt die Aufgaben der Verwahrregierung wahr.

### Artikel 27

### Inkrafttreten

Dieses Übereinkommen tritt zwei Monate nach Hinterlegung der siebenten Ratifikations- oder Genehmigungsurkunde in Kraft.

### Artikel 28

### Rücktritt

(1) Nach Ablauf von fünf Jahren nach dem Inkrafttreten dieses Übereinkommens kann jede Vertragspartei durch schriftliche Notifikation an die Verwahrregierung jederzeit von dem Übereinkommen zurücktreten. Der Rücktritt wird für diese Vertragspartei am 31. Dezember des Jahres wirksam, das auf das Jahr folgt, in dem der Rücktritt der Verwahrregierung notifiziert wurde.

(2) Notifiziert eine Vertragspartei ihren Rücktritt, so beraumt die Verwahrregierung eine Sitzung der Vertragsparteien mit dem Ziel an, die Auswirkung des Rücktritts zu prüfen.

### Artikel 29

### Sprachen

Dieses Übereinkommen wurde in einer Urschrift in englischer Sprache abgefaßt. Amtliche Übersetzungen in

the Danish, Finnish, German, Polish, Russian, and Swedish languages shall be prepared and deposited with the signed original.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned Plenipotentiaries, being duly authorised thereto, have signed the present Convention.

DONE AT HELSINKI, this twenty-second day of March one thousand nine hundred and seventy-four.

dänischer, finnischer, deutscher, polnischer, russischer und schwedischer Sprache werden angefertigt und mit der unterzeichneten Urschrift hinterlegt.

ZU URKUND DESSEN haben die unterzeichneten, hierzu gehörig befugten Bevollmächtigten dieses Übereinkommen unterschrieben.

GESCHEHEN ZU HELSINKI am 22. März 1974

**Annex I**

## Hazardous Substances

The protection of the Baltic Sea Area from pollution by the substances listed below can involve the use of appropriate technical means, prohibitions and regulations of the transport, trade, handling, application, and final deposition of products containing such substances.

1. DDT (1,1,1-trichloro-2,2-bis-(chlorophenyl)-ethane) and its derivatives DDE and DDD.
2. PCB's (polychlorinated biphenyls).

**Anlage I**

## Gefährliche Stoffe

Der Schutz des Ostseegebiets vor Verschmutzung durch die im folgenden aufgeführten Stoffe kann durch geeignete technische Maßnahmen, durch Verbote und Vorschriften über Beförderung, Handel, Handhabung, Anwendung und Endverbleib von Erzeugnissen erfolgen, die diese Stoffe enthalten.

1. DDT [1,1,1-Trichlor-2,2-bis-(chlorphenyl)-äthan] und seine Derivate DDE und DDD.
2. PCBs (Polychlorierte Biphenyle).

## Annex II

### Noxious Substances and Materials

The following substances and materials are listed for the purposes of Article 6 of the present Convention.

The list ist valid for substances and materials introduced as waterborne into the marine environment. The Contracting Parties shall also endeavour to use best practicable means to prevent harmful substances and materials from being introduced as airborne into the Baltic Sea Area.

**A For urgent consideration**

1. Mercury, cadmium, and their compounds.

**B**

2. Antimony, arsenic, beryllium, chromium, copper, lead, molybdenum, nickel, selenium, tin, vanadium, zinc, and their compounds, as well as elemental phosphorus.
3. Phenols and their derivatives.
4. Phthalic acid and its derivatives.
5. Cyanides.
6. Persistent halogenated hydrocarbons.
7. Polycyclic aromatic hydrocarbons and their derivatives.
8. Persistent toxic organosilicic compounds.
9. Persistent pesticides, including organophosphoric and organostannic pesticides, herbicides, slimicides and chemicals used for the preservation of wood, timber, wood pulp, cellulose, paper, hides and textiles, not covered by the provisions of Annex I of the present Convention.
10. Radioactive materials.
11. Acids, alkalis and surface active agents in high concentrations or big quantities.
12. Oil and wastes of petrochemical and other industries containing lipid-soluble substances.
13. Substances having adverse effects an the taste and/or smell of products for human consumption from the sea, or effects on taste, smell, colour, transparency or other characteristics of the water seriously reducing its amenity values.
14. Materials and substances which may float, remain in suspension or sink, and which may seriously interfere with any legitimate use of the sea.
15. Lignin substances contained in industrial waste waters.
16. The chelators EDTA (ethylenedinitrilotetraacetic acid or ethylenediaminetetraacetic acid) and DTPA (diethylenetriaminopentaacetic acid).

## Anlage II

### Schädliche Stoffe und Gegenstände

Folgende Stoffe und Gegenstände werden für die Zwecke des Artikels 6 aufgeführt.

Die Liste gilt für Stoffe und Gegenstände, die auf dem Wasserweg der Meeresumwelt zugeführt werden. Die Vertragsparteien werden sich ferner bemühen, möglichst wirksame Maßnahmen zu treffen, um die Zuführung von Schadstoffen und -gegenständen auf dem Luftweg in das Ostseegebiet zu verhindern.

**A Mit Vorrang zu berücksichtigen:**

1. Quecksilber, Cadmium und ihre Verbindungen.

**B**

2. Antimon, Arsen, Beryllium, Chrom, Kupfer, Blei, Molybdän, Nickel, Selen, Zinn, Vanadium, Zink und ihre Verbindungen sowie elementarer Phosphor.
3. Phenole und ihre Derivate.
4. Phthalsäure und ihre Derivate.
5. Cyanide.
6. Beständige halogenierte Kohlenwasserstoffe.
7. Polycyclische aromatische Kohlenwasserstoffe und ihre Derivate.
8. Beständige giftige organische Siliciumverbindungen.
9. Beständige Schädlingsbekämpfungsmittel einschließlich der aus organischen Phosphor- und Zinnverbindungen bestehenden Schädlingsbekämpfungsmittel, Unkrautvernichtungsmittel, Schlammbehandlungsmittel und Chemikalien, die zur Konservierung von Holz, Nutzholz, Holzschliff, Zellulose, Papier, Häuten und Textilien verwendet werden, soweit sie nicht unter Anlage I fallen.
10. Radioaktive Materialien.
11. Säuren, Laugen und oberflächenaktive Stoffe in hohen Konzentrationen oder großen Mengen.
12. Öl und Abfälle petrochemischer und sonstiger Industrien, die lipid-lösliche Stoffe enthalten.
13. Stoffe, die den Geschmack beziehungsweise den Geruch von Erzeugnissen beeinträchtigen, die für den menschlichen Verzehr aus dem Meer gewonnen werden, oder die Geschmack, Geruch, Farbe, Klarheit oder sonstige Eigenschaften des Wassers beeinflussen und seinen Annehmlichkeitswert ernstlich verringern.
14. Gegenstände und Stoffe, die treiben, schweben oder absinken und die rechtmäßige Nutzung des Meeres ernstlich behindern können.
15. Lignin-Stoffe, die in industriellen Abwässern enthalten sind.
16. Die Chelatbildner EDTA (Äthylendinitrilotetraessigsäure oder Äthylendiamintetraessigsäure) und DTPA (Diäthylentriaminopentaessigsäure).

## Annex III

### Goals, Criteria and Measures concerning the Prevention of Land-Based Pollution

In accordance with the provisions of Article 6 of the present Convention the Contracting Parties shall endeavour to attain the goals and apply the criteria and measures enumerated in this Annex in order to control and minimize land-based pollution of the marine environment of the Baltic Sea Area.

1. Municipal sewage shall be treated in an appropriate way so that the amount of organic matter does not cause harmful changes in the oxygen content of the Baltic Sea Area and the amount of nutrients does not cause harmful eutrophication of the Baltic Sea Area.

2. Municipal sewage shall also be treated in an appropriate way to ensure that the hygienic quality, and in particular epidemiological and toxicological safety, of the receiving sea area is maintained at a level which does not cause harm to human health, and in a way that under the given composition of the sewage no significant amount of such harmful substances as are listed in Annexes I and II of the present Convention is formed.

3. The polluting load of industrial wastes shall be minimized in an appropriate way in order to reduce the amount of harmful substances, organic matter and nutrients.

4. The means referred to in Paragraph 3 of this Annex shall in particular include minimization of production of wastes by processing techniques, re-circulation and re-use of processing water, developing of water economy and improvement of qualifications for water treatment. In the treatment of waste water mechanical, chemical, biological and other measures, according to the quality of the waste water, and as required to maintain or improve the quality of the recipient water, shall be applied.

5. The discharge of cooling water from nuclear power plants or other kinds of industries using large amounts of water shall be effected in a way which minimizes the pollution of the marine environment of the Baltic Sea Area.

6. The Commission will define pollution control criteria, objectives for reduction of pollution and objectives concerning measures, including processing techniques and waste treatment, to reduce pollution of the Baltic Sea Area.

## Anlage III

### Ziele, Kriterien und Maßnahmen bezüglich der Verhütung der Verschmutzung vom Land aus

Nach Maßgabe des Artikels 6 bemühen sich die Vertragsparteien, die in dieser Anlage aufgeführten Ziele, Kriterien und Maßnahmen zu erreichen beziehungsweise anzuwenden, um die vom Land ausgehende Verschmutzung der Meeresumwelt des Ostseegebiets zu überwachen und auf ein Mindestmaß herabzusetzen.

(1) Kommunales Abwasser ist in geeigneter Weise zu behandeln, damit die Menge organischer Stoffe keine nachteiligen Veränderungen im Sauerstoffgehalt des Ostseegebiets und die Menge von Nährstoffen keine schädliche Eutrophierung des Ostseegebiets bewirkt.

(2) Kommunales Abwasser ist ferner in geeigneter Weise zu behandeln, um sicherzustellen, daß die hygienische Qualität, insbesondere die epidemiologische und toxikologische Sicherheit des aufnehmenden Meeresgebiets auf einem Stand gehalten wird, der die menschliche Gesundheit nicht schädigt; es ist so zu behandeln, daß sich bei der gegebenen Zusammensetzung des Abwassers keine erheblichen Mengen der in den Anlagen I und II aufgeführten Schadstoffe bilden.

(3) Der Verschmutzungsanteil industrieller Abfälle ist in geeigneter Weise auf ein Mindestmaß herabzusetzen, um die Menge von Schadstoffen, organischen Stoffen und Nährstoffen zu verringern.

(4) Die in Absatz 3 genannten Maßnahmen umfassen insbesondere die Herabsetzung der Erzeugung von Abfällen auf ein Mindestmaß durch Fertigungsverfahren, Rücklauf und Wiederverwendung von Betriebswasser, sparsamen Umgang mit Wasser und Verbesserung der Voraussetzungen für die Wasserbehandlung. Je nach Beschaffenheit der Abwässer und soweit zur Erhaltung oder Verbesserung der Beschaffenheit des Aufnahmegewässers erforderlich, sind bei der Behandlung von Abwässern mechanische, chemische, biologische und sonstige Maßnahmen anzuwenden.

(5) Das Einleiten von Kühlwasser aus Kernkraftwerken oder sonstigen Industrien, die große Mengen von Wasser verwenden, hat so zu erfolgen, daß die Verschmutzung der Meeresumwelt des Ostseegebiets auf ein Mindestmaß herabgesetzt wird.

(6) Die Kommission wird Kriterien für die Überwachung der Verschmutzung, Ziele zur Verringerung der Verschmutzung sowie Ziele in bezug auf Maßnahmen, und zwar einschließlich von Fertigungsverfahren und Abfallbehandlung, festlegen, um die Verschmutzung des Ostseegebiets zu verringern.

## Annex IV

### Prevention of Pollution from Ships

**Regulation 1**

The Contracting Parties shall as appropriate co-operate and assist each other in initiating action by the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization to develop:

a) international rules for navigation of deep draught ships in narrow and shallow waters in international waters of the Baltic Sea Area and in the entrances to the Baltic Sea for the prevention of collisions, strandings and groundings;

b) an international radio reporting system for large ships en route within the Baltic Sea Area as well as for ships carrying a significant amount of a harmful substance.

**Regulation 2**

The Contracting Parties shall, without prejudice to Paragraph 4 of Article 4 of the present Convention, as appropriate assist each other in investigating violations of the existing legislation on antipollution measures, which have occurred or are suspected to have occurred within the Baltic Sea Area. This assistance may include but is not limited to inspection by the competent authorities of oil record books, cargo record books, log books and engine log books and taking oil samples for analytical identification purposes and in respect of the system of tagging oil residues.

**Regulation 3**

**Definitions**

For the purposes of this Annex:

1. "Ship" means a vessel of any type whatsoever operating in the marine environment and includes hydrofoil boats, air-cushion vehicles, submersibles, floating craft and fixed or floating platforms.

2. "Administration" means the Government of the State under whose authority the ship is operating. With respect to a ship entitled to fly a flag of any State, the Administration is the Government of that State. With respect to fixed or floating platforms engaged in exploration and exploitation of the sea-bed and subsoil thereof adjacent to the coast over which the coastal State exercises sovereign rights for the purposes of exploration and exploitation of their natural resources, the Administration is the Government of the coastal State concerned.

3. a) "Discharge", in relation to harmful substances or effluents containing such substances, means any release howsoever caused from a ship and includes any escape, disposal, spilling, leaking, pumping, emitting or emptying;

   b) "Discharge" does not include:

      (i) dumping within the meaning of the Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter done at London on 29 December 1972; or

      (ii) release of harmful substances directly arising from the exploration, exploitation and asso-

## Anlage IV

### Verhütung der Verschmutzung durch Schiffe

**Regel 1**

Die Vertragsparteien werden in geeigneter Weise zusammenarbeiten und einander unterstützen, um die Zwischenstaatliche Beratende Seeschiffahrts-Organisation zu veranlassen, Maßnahmen

a) zur Entwicklung internationaler Vorschriften für die Schiffahrt tiefgehender Schiffe in engen und flachen Gewässern in den internationalen Gewässern des Ostseegebiets und in den Eingängen zur Ostsee zu treffen, um Zusammenstöße, Strandungen und Grundberührungen zu vermeiden;

b) zur Entwicklung eines internationalen Funkmeldesystems für große Schiffe auf Fahrt im Ostseegebiet sowie für Schiffe zu treffen, die Schadstoffe in erheblicher Menge befördern.

**Regel 2**

Die Vertragsparteien werden einander unbeschadet des Artikels 4 Absatz 4 in geeigneter Weise bei der Untersuchung von Verstößen gegen die bestehenden Rechtsvorschriften über Maßnahmen zur Verschmutzungsbekämpfung unterstützen, die innerhalb des Ostseegebiets tatsächlich oder vermutlich vorgekommen sind. Diese Unterstützung kann unter anderem folgendes umfassen: die Einsichtnahme der zuständigen Dienststellen in Öltagebücher, Ladungstagebücher, Schiffs- und Maschinentagebücher sowie die Entnahme von Ölproben für Zwecke der analytischen Identifizierung und bezüglich des Systems der Markierung von Ölrückständen.

**Regel 3**

**Begriffsbestimmungen**

Im Sinne dieser Anlage haben die nachstehenden Ausdrücke folgende Bedeutung:

1. Der Ausdruck „Schiff" bezeichnet ein Fahrzeug jeder Art, das in der Meeresumwelt betrieben wird; er umfaßt Tragflächenboote, Luftkissenfahrzeuge, Unterwassergerät, schwimmendes Gerät und feste oder schwimmende Plattformen.

2. Der Ausdruck „Verwaltung" bezeichnet die Regierung des Staates, unter dessen Hoheitsgewalt das Schiff betrieben wird. Bei einem Schiff, das berechtigt ist, die Flagge eines Staates zu führen, ist die Verwaltung die Regierung dieses Staates. Bei festen oder schwimmenden Plattformen, die zur Erforschung und Ausbeutung des an die Küste angrenzenden Meeresgrunds und Meeresuntergrunds eingesetzt sind, über die der Küstenstaat Hoheitsrechte in bezug auf die Erforschung und Ausbeutung ihrer Naturschätze ausübt, ist die Verwaltung die Regierung des betreffenden Küstenstaats.

3. a) Der Ausdruck „Einleiten" in bezug auf Schadstoffe oder solche Stoffe enthaltende Ausflüsse bezeichnet jedes von einem Schiff aus erfolgende Freisetzen unabhängig von seiner Ursache; er umfaßt jedes Entweichen, Absetzen, Auslaufen, Lecken, Pumpen, Auswerfen oder Entleeren.

   b) Der Ausdruck „Einleiten" umfaßt nicht

      i) das Einbringen im Sinne des Londoner Übereinkommens vom 29. Dezember 1972 über die Verhütung der Meeresverschmutzung durch das Einbringen von Abfällen und anderen Stoffen;

      ii) das Freisetzen von Schadstoffen, das sich unmittelbar aus der Erforschung, Ausbeutung und

ciated off-shore processing of sea-bed mineral resources; or

(iii) release of harmful substances for purposes of legitimate scientific research into pollution abatement or control.

4. "Nearest land". The term "from the nearest land" means from the baseline from which the territorial sea of the territory in question is established in accordance with international law.

5. The term "jurisdiction" shall be interpreted in accordance with international law in force at the time of application or interpretation of this Annex.

**Regulation 4**

**Oil**

The Contracting Parties shall as soon as possible but not later than 1 January 1977 or on the date of entry into force of the present Convention, whichever occurs later, apply the provisions of Paragraphs A to D of this Regulation on methods for the prevention of pollution by oil from ships while operating in the Baltic Sea Area.

A Definitions

For the purposes of this Regulation:

1. "Oil" means petroleum in any form including crude oil, fuel oil, sludge, oil refuse and refined products (other than petrochemicals which are subject to the provisions of Regulation 5 of this Annex) and, without limiting the generality of the foregoing, includes the substances listed in Appendix I to this Annex.

2. "Oily mixture" means a mixture with any oil content.

3. "Oil fuel" means any oil used as fuel in connection with the propulsion and auxiliary machinery of the ship in which such oil is carried.

4. "Oil tanker" means a ship constructed or adapted primarily to carry oil in bulk in its cargo spaces and includes combination carriers and any "chemical tanker" as defined in Regulation 5 of this Annex when it is carrying a cargo or part cargo of oil in bulk.

5. "Combination carrier" means a ship designed to carry either oil or solid cargoes in bulk.

6. "Clean ballast" means the ballast in a tank which since oil was last carried therein has been so cleaned that effluent therefrom if it were discharged from a ship which is stationary into clean calm water on a clear day would not produce visible traces of oil on the surface of the water or on adjoining shore lines or cause a sludge or emulsion to be deposited beneath the surface of the water or upon adjoining shore lines. If the ballast is discharged through an oil discharge monitoring and control system approved by the Administration, evidence based on such a system to the effect that the oil content of the effluent did not exceed 15 parts per million shall be determinative that the ballast was clean, notwithstanding the presence of visible traces.

damit zusammenhängenden auf See stattfindenden Verarbeitung von Bodenschätzen des Meeresgrunds ergibt, oder

iii) das Freisetzen von Schadstoffen für Zwecke der rechtmäßigen wissenschaftlichen Forschung auf dem Gebiet der Bekämpfung oder Überwachung der Verschmutzung.

4. „Nächstgelegenes Land". Der Ausdruck „vom nächstgelegenen Land" bedeutet von der Basislinie aus, von der aus das Küstenmeer des betreffenden Hoheitsgebiets nach dem Völkerrecht bestimmt wird.

5. Der Ausdruck „Hoheitsbereich" ist nach dem zur Zeit der Anwendung oder Auslegung dieser Anlage geltenden Völkerrecht auszulegen.

**Regel 4**

**Öl**

Die Vertragsparteien wenden die Abschnitte A bis D über Verfahren zur Verhütung der Ölverschmutzung durch Schiffe während des Betriebs im Ostseegebiet so bald wie möglich an, spätestens jedoch mit dem 1. Januar 1977 oder dem Tag des Inkrafttretens dieses Übereinkommens, je nachdem, welcher Zeitpunkt später liegt.

A Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Regel haben die nachstehenden Ausdrücke folgende Bedeutung:

1. Der Ausdruck „Öl" bezeichnet Erdöl in jeder Form einschließlich Rohöl, Heizöl, Ölschlamm, Ölrückstände und Raffinerieerzeugnisse (mit Ausnahme von Petrochemikalien, die unter Regel 5 fallen) und umfaßt, ohne die Allgemeingültigkeit der vorstehenden Bestimmungen zu beschränken, die in Anhang I aufgeführten Stoffe.

2. Der Ausdruck „ölhaltiges Gemisch" bezeichnet ein Gemisch mit einem beliebigen Ölgehalt.

3. Der Ausdruck „flüssiger Brennstoff" bezeichnet jedes Öl, das im Zusammenhang mit den Antriebs- und Hilfsmaschinen des Schiffes, in dem das Öl befördert wird, als Treibstoff verwendet wird.

4. Der Ausdruck „Öltankschiff" bezeichnet ein Schiff, das in erster Linie zur Beförderung von Öl als Massengut in seinen Laderäumen gebaut oder hergerichtet wurde; er umfaßt Mehrzweck-Frachtschiffe und alle „Chemikalientankschiffe" im Sinne der Regel 5, wenn diese als Ladung oder als Teil der Ladung Öl als Massengut befördern.

5. Der Ausdruck „Mehrzweck-Frachtschiff" bezeichnet ein Schiff, das dazu bestimmt ist, entweder Öl oder feste Ladung als Massengut zu befördern.

6. Der Ausdruck „sauberer Ballast" bezeichnet den Ballast in einem Tank, der, seitdem zum letzten Mal Öl darin befördert wurde, so gereinigt worden ist, daß ein Ausfluß daraus, wenn er von einem stilliegenden Schiff bei klarem Wetter in sauberes ruhiges Wasser eingeleitet würde, keine sichtbaren Ölspuren auf der Wasseroberfläche oder auf angrenzenden Küstenstrichen hinterlassen und keine Ablagerung von Ölschlamm oder Emulsion unter der Wasseroberfläche oder auf angrenzenden Küstenstrichen verursachen würde. Wird der Ballast über ein von der Verwaltung zugelassenes Warn- und Überwachungssystem für das Einleiten von Öl eingeleitet, so gilt die anhand dieses Systems getroffene Feststellung, daß der Ölgehalt des Ausflusses 15 Teile pro Million (ppm) nicht überstieg, ungeachtet des Vorhandenseins sichtbarer Spuren als Beweis dafür, daß der Ballast sauber war.

7. "Segregated ballast" means the ballast water introduced into a tank which is completely separated from the cargo oil and oil fuel system and which is permanently allocated to the carriage of ballast or to the carriage of ballast or cargoes other than oil or noxious substances as variously defined in the Regulations of this Annex.

B Control of Discharge of Oil

1. a) Subject to the provisions of Paragraph C of this Regulation, any discharge into the sea of oil or oily mixtures from any oil tanker and any ship of 400 tons gross tonnage and above other than an oil tanker shall be prohibited, while in the Baltic Sea Area;

b) such ships while in the Baltic Sea Area shall retain on board all oil drainage and sludge, dirty ballast and tank washing waters and discharge them only to reception facilities.

2. a) Subject to the provisions of Paragraph C of this Regulation, any discharge into the sea of oil or oily mixtures from a ship of less than 400 tons gross tonnage, other than an oil tanker, shall be prohibited while in the Baltic Sea Area, except when the oil content of the effluent without dilution does not exceed 15 parts per million or alternatively when all of the following conditions are satisfied:

(i) the ship is proceeding en route;

(ii) the oil content of the effluent is less than 100 parts per million; and

(iii) the discharge is made as far as practicable from the land, but in no case less than 12 nautical miles from the nearest land;

b) no discharge into the sea shall contain chemicals or other substances in quantities or concentrations which are hazardous to the marine environment or chemicals or other substances introduced for the purpose of circumventing the conditions of discharge specified in this Regulation;

c) the oil residues which cannot be discharged into the sea in compliance with Sub-Paragraph 2 a) of this Paragraph shall be retained on board or discharged to reception facilities.

3. The provisions of this Paragraph shall not apply to the discharge of clean or segregated ballast.

4. Whenever visible traces of oil are observed on or below the surface of the water in the immediate vicinity of a ship or its wake, the Contracting Parties should, to the extent they are reasonably able to do so, promptly investigate the facts bearing on the issue of whether there has been a violation of the provisions of this Regulation. The investigation should include, in particular, the wind and sea conditions, the track and speed of the ship, other possible sources of the visible traces in the vicinity, and any relevant oil discharge records.

C Exceptions

Paragraph B of this Regulation shall not apply to:

a) the discharge into the sea of oil or oily mixtures necessary for the purpose of securing the safety of a ship or saving life at sea; or

b) the discharge into the sea of oil or oily mixtures resulting from damage to a ship or its equipment:

7. Der Ausdruck „getrennter Ballast" **bezeichnet das** Ballastwasser, das in einen völlig vom Ladeöl- und Brennstoffsystem getrennten Tank eingelassen wurde, der ständig der Beförderung von Ballast oder der Beförderung von Ballast und anderen Ladungen als Öl oder schädlichen Stoffen dient, wie sie jeweils in den Regeln dieser Anlage definiert sind.

B Überwachung des Einleitens von Öl

(1) a) Außer nach Abschnitt C ist jedes Einleiten von Öl oder ölhaltigen Gemischen aus jedem Öltankschiff und aus jedem anderen Schiff mit einem Bruttoraumgehalt von 400 und mehr Registertonnen (RT), das kein Öltankschiff ist, ins Meer verboten, solange sich das Schiff im Ostseegebiet aufhält.

b) Diese Schiffe müssen während ihres Aufenthalts im Ostseegebiet jeden Ölrest und jeden Ölschlamm sowie alles schmutzige Ballast- und Tankwaschwasser an Bord behalten und dürfen sie nur in Auffanganlagen einleiten.

(2) a) Außer nach Abschnitt C ist jedes Einleiten von Öl oder ölhaltigen Gemischen aus einem Schiff mit einem Bruttoraumgehalt von weniger als 400 RT, das kein Öltankschiff ist, ins Meer verboten, solange sich das Schiff im Ostseegebiet aufhält, es sei denn, daß der Ölgehalt des Ausflusses ohne Verdünnung nicht mehr als 15 ppm beträgt oder daß alle folgenden Voraussetzungen erfüllt sind:

i) das Schiff fährt auf seinem Kurs;

ii) der Ölgehalt des Ausflusses beträgt weniger als 100 ppm und

iii) das Einleiten erfolgt so weit wie möglich von Land, keinesfalls jedoch weniger als 12 Seemeilen vom nächstgelegenen Land entfernt;

b) die ins Meer eingeleitete Flüssigkeit darf keine Chemikalien oder sonstigen Stoffe in Mengen oder Konzentrationen, die eine Gefahr für die Meeresumwelt darstellen, oder Chemikalien oder sonstige Stoffe enthalten, die zur Umgehung der in dieser Regel niedergelegten Einleitungsbedingungen hinzugefügt wurden;

c) Ölrückstände, die nicht nach Absatz 2 Buchstabe a ins Meer eingeleitet werden können, müssen an Bord behalten oder in Auffanganlagen eingeleitet werden.

(3) Dieser Abschnitt gilt nicht für das Einleiten von sauberem oder getrenntem Ballast.

(4) Werden auf oder unter der Wasseroberfläche in unmittelbarer Nähe eines Schiffes oder seines Kielwassers sichtbare Ölspuren bemerkt, so sollen die Vertragsparteien, soweit dies zumutbar und möglich ist, umgehend die mit der Frage, ob ein Verstoß gegen diese Regel vorliegt, zusammenhängenden Tatsachen untersuchen. Die Untersuchung soll insbesondere die Wind- und Seeverhältnisse, den Kurs und die Geschwindigkeit des Schiffes, sonstige mögliche Ursachen der sichtbaren Spuren in der näheren Umgebung und alle in Frage kommenden Aufzeichnungen über das Einleiten von Öl umfassen.

C Ausnahmen

Abschnitt B gilt nicht

a) für das Einleiten von Öl oder ölhaltigen Gemischen ins Meer, das aus Gründen der Schiffssicherheit oder zur Rettung von Menschenleben auf See erforderlich ist;

b) für das Einleiten von Öl oder ölhaltigen Gemischen ins Meer infolge einer Beschädigung des Schiffes oder seiner Ausrüstung,

(i) provided that all reasonable precautions have been taken after the occurrence of the damage or discovery of the discharge for the purpose of preventing or minimizing the discharge; and

(ii) except if the owner or the Master acted either with intent to cause damage, or recklessly and with knowledge that damage would probably result; or

c) the discharge into the sea of substances containing oil, approved by the Administration, when being used for the purpose of combatting specific pollution incidents in order to minimize the damage from pollution. Any such discharge shall be subject to the approval of any Contracting Party in whose jurisdiction it is contemplated the discharge will occur.

D Special Requirements for Drilling Rigs and other Platforms

Fixed and floating drilling rigs when engaged in the exploration, exploitation and associated offshore processing of sea-bed mineral resources and other platforms shall comply with the requirements of this Regulation applicable to ships of 400 tons gross tonnage and above other than oil tankers, except that:

a) they shall keep a record of all operations involving oil or oily mixture discharges, in a form approved by the Administration; and

b) subject to the provisions of Paragraph C of this Regulation, the discharge into the sea of oil or oily mixtures shall be prohibited except when the oil content of the discharge without dilution does not exceed 15 parts per million.

E Reception Facilities of the Baltic Sea Area

The Contracting Parties undertake to ensure that not later than 1 January 1977 all oil loading terminals and repair ports of the Baltic Sea Area are provided with facilities adequate for the reception and treatment of all the dirty ballast and tank washing waters from oil tankers. In addition all ports of the area shall be provided with adequate reception facilities for other residues and oily mixtures from all ships. Such facilities shall have adequate capacity to meet the needs of the ships using them without causing undue delay.

**Regulation 5**

**Noxious liquid substances in bulk**

The Contracting Parties shall as soon as possible, but not later than 1 January 1977 or at a date not later than one year after the date of the entry into force of the present Convention, whichever occurs later, decide upon a date from which the provisions of Paragraphs A to D of this Regulation on the discharge of noxious liquid substances in bulk from ships while operating in the Baltic Sea Area shall apply.

A Definitions

For the purposes of this Regulation:

1. "Chemical tanker" means a ship constructed or adapted primarily to carry a cargo of noxious liquid substances in bulk and includes an "oil tanker" as

i) sofern nach Eintritt des Schadens oder Feststellung des Einleitens alle angemessenen Vorsichtsmaßnahmen getroffen worden sind, um das Einleiten zu verhüten oder auf ein Mindestmaß zu beschränken, und

ii) sofern nicht der Eigentümer oder der Kapitän entweder in Schädigungsabsicht oder fahrlässig und in Kenntnis der Tatsache gehandelt hat, daß wahrscheinlich ein Schaden entstehen würde, oder

c) für das von der Verwaltung zugelassene Einleiten ölhaltiger Stoffe ins Meer, wenn es der Bekämpfung eines bestimmten Verschmutzungsereignisses dient, um den Verschmutzungsschaden auf ein Mindestmaß zu beschränken. Jedes derartige Einleiten bedarf der Genehmigung jeder Vertragspartei, in deren Hoheitsbereich das Einleiten vorgesehen ist.

D Besondere Vorschriften für Bohrinseln und sonstige Plattformen

Feste und schwimmende Bohrinseln, die bei der Erforschung, Ausbeutung und damit zusammenhängenden auf See stattfindenden Verarbeitung von Bodenschätzen des Meeresgrunds eingesetzt sind, sowie sonstige Plattformen müssen den Vorschriften dieser Regel für Schiffe mit einem Bruttoraumgehalt von 400 und mehr RT entsprechen, die keine Öltankschiffe sind; jedoch

a) müssen sie über alle Maßnahmen, die das Einleiten von Öl oder ölhaltigen Gemischen umfassen, in einer von der Verwaltung zugelassenen Form Buch führen und

b) ist außer nach Abschnitt C das Einleiten von Öl oder ölhaltigen Gemischen ins Meer verboten, es sei denn, der Ölgehalt der eingeleiteten Flüssigkeit beträgt ohne Verdünnung nicht mehr als 15 ppm.

E Auffanganlagen im Ostseegebiet

Die Vertragsparteien verpflichten sich, dafür zu sorgen, daß bis zum 1. Januar 1977 alle Ölladeplätze und Reparaturhäfen des Ostseegebiets mit ausreichenden Anlagen zur Aufnahme und zur Behandlung allen schmutzigen Ballast- und Tankwaschwassers aus Öltankschiffen ausgestattet sind. Außerdem müssen alle Häfen des Gebiets mit ausreichenden Auffanganlagen für sonstige Rückstände und ölhaltige Gemische aus allen Schiffen ausgestattet sein. Diese Anlagen müssen eine ausreichende Kapazität haben, um den Erfordernissen der sie in Anspruch nehmenden Schiffe zu entsprechen, ohne ungebührliche Verzögerungen zu verursachen.

**Regel 5**

**Schädliche flüssige Stoffe als Massengut**

Die Vertragsparteien setzen so bald wie möglich, spätestens aber am 1. Januar 1977 oder ein Jahr nach Inkrafttreten dieses Übereinkommens, je nachdem, welcher Zeitpunkt später liegt, ein Datum fest, von dem an die Abschnitte A bis D über das Einleiten schädlicher flüssiger Stoffe als Massengut aus Schiffen, die im Ostseegebiet betrieben werden, Anwendung finden.

A Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Regel haben die nachstehenden Ausdrücke folgende Bedeutung:

1. Der Ausdruck „Chemikalientankschiff" bezeichnet ein Schiff, das in erster Linie zur Beförderung schädlicher flüssiger Stoffe als Massengut gebaut oder hergerich-

defined in Regulation 4 of this Annex when carrying a cargo or part cargo of noxious liquid substances in bulk.

2. "Clean ballast" means ballast carried in a tank which, since it was last used to carry a cargo containing a substance in Category A, B, C, or D has been thoroughly cleaned and the residues resulting therefrom have been discharged and the tank emptied in accordance with the appropriate requirements of this Regulation.

3. "Segregated ballast" means ballast water introduced into a tank permanently allocated to the carriage of ballast or to the carriage of ballast or cargoes other than oil or noxious liquid substances as variously defined in the Regulations of this Annex, and which is completely separated from the cargo and oil fuel system.

4. "Liquid substances" are those having a vapour pressure not exceeding 2.8 kp/cm² at a temperature of 37.8 °C.

5. "Noxious liquid substance" means any substance designated in Appendix III to this Annex or provisionally assessed under the provisions of Sub-Paragraph 4 of Paragraph B of this Regulation as falling into Category A, B, C, or D.

B Categorization and Listing of Noxious Liquid Substances

1. For the purposes of this Regulation noxious liquid substances shall be divided into four categories as follows:

a) Category A — noxious liquid substances which if discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations would present a major hazard to either marine resources or human health or cause serious harm to amenities or other legitimate uses of the sea and therefore justify the application of stringent anti-pollution measures;

b) Category B — noxious liquid substances which if discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations would present a hazard to either marine resources or human health or cause harm to amenities or other legitimate uses of the sea and therefore justify the application of special anti-pollution measures;

c) Category C — noxious liquid substances which if discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations would present a minor hazard to either marine resources or human health or cause minor harm to amenities or other legitimate uses of the sea and therefore require special operational conditions;

d) Category D — noxious liquid substances which if discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations would present a recognizable hazard to either marine resources or human health or cause minimal harm to amenities or other legitimate uses of the sea and therefore require some attention in operational conditions.

tet wurde; er umfaßt ein „Öltankschiff" im Sinne der Regel 4, wenn dieses als Ladung oder Teil der Ladung schädliche flüssige Stoffe als Massengut befördert.

2. Der Ausdruck „sauberer Ballast" bezeichnet Ballast, der in einem Tank befördert wird, der, seitdem er das letzte Mal zur Beförderung einer Ladung verwendet wurde, die einen Stoff der Gruppe A, B, C oder D enthielt, gründlich gereinigt wurde, aus dem die dabei anfallenden Rückstände eingeleitet wurden und der nach den entsprechenden Vorschriften dieser Regel geleert wurde.

3. Der Ausdruck „getrennter Ballast" bezeichnet Ballastwasser, das in einen Tank eingelassen wurde, der ständig der Beförderung von Ballast oder der Beförderung von Ballast oder anderen Ladungen als Öl oder schädlichen flüssigen Stoffen dient, wie sie jeweils in den Regeln dieser Anlage definiert sind, und der vollständig von dem Ladungs- und Brennstoffsystem getrennt ist.

4. Der Ausdruck „flüssige Stoffe" bezeichnet Stoffe, die bei einer Temperatur von 37,8° C einen Dampfdruck von höchstens 2,8 kp/cm² haben.

5. Der Ausdruck „schädlicher flüssiger Stoff" bezeichnet einen Stoff, der in Anhang III aufgeführt oder nach Abschnitt B Absatz 4 vorläufig in die Gruppe A, B, C oder D eingestuft ist.

B Einteilung und Einordnung schädlicher flüssiger Stoffe

(1) Für die Zwecke dieser Regel werden schädliche flüssige Stoffe in folgende vier Gruppen eingeteilt:

a) Gruppe A — schädliche flüssige Stoffe, die, wenn sie beim Reinigen der Tanks oder beim Lenzen von Ballast ins Meer eingeleitet würden, eine große Gefahr für die Schätze des Meeres oder die menschliche Gesundheit darstellen oder die Annehmlichkeiten der Umwelt oder die sonstige rechtmäßige Nutzung des Meeres ernstlich schädigen würden und die daher die Anwendung strenger Maßnahmen gegen die Verschmutzung rechtfertigen;

b) Gruppe B — schädliche flüssige Stoffe, die, wenn sie beim Reinigen der Tanks oder beim Lenzen von Ballast ins Meer eingeleitet würden, eine Gefahr für die Schätze des Meeres oder die menschliche Gesundheit darstellen oder die Annehmlichkeiten der Umwelt oder die sonstige rechtmäßige Nutzung des Meeres schädigen würden und die daher die Anwendung besonderer Maßnahmen gegen die Verschmutzung rechtfertigen;

c) Gruppe C — schädliche flüssige Stoffe, die, wenn sie beim Reinigen der Tanks oder beim Lenzen von Ballast ins Meer eingeleitet würden, eine geringere Gefahr für die Schätze des Meeres oder die menschliche Gesundheit darstellen oder die Annehmlichkeiten der Umwelt oder die sonstige rechtmäßige Nutzung des Meeres geringfügig schädigen würden und die daher besondere Handhabungsvorschriften erfordern;

d) Gruppe D — schädliche flüssige Stoffe, die, wenn sie beim Reinigen der Tanks oder beim Lenzen von Ballast ins Meer eingeleitet würden, eine noch erkennbare Gefahr für die Schätze des Meeres oder die menschliche Gesundheit darstellen oder die Annehmlichkeiten der Umwelt oder die sonstige rechtmäßige Nutzung des Meeres geringfügig beeinträchtigen würden und die daher in bezug auf die Handhabungsvorschriften einer gewissen Aufmerksamkeit bedürfen.

2. Guidelines for use in the categorization of noxious liquid substances are given in Appendix II to this Annex.

3. The list of noxious liquid substances carried in bulk and presently categorized which are subject to the provisions of this Regulation is set out in Appendix III to this Annex.

4. Where it is proposed to carry a liquid substance in bulk which has not been categorized under Sub-Paragraph 1 of this Paragraph or evaluated as referred to in Sub-Paragraph 1 of Paragraph C of this Regulation the Contracting Parties involved in the proposed operation shall establish and agree on a provisional assessment for the proposed operation on the basis of the guidelines referred to in Sub-Paragraph 2 of this Paragraph. Until full agreement between the Governments involved has been reached, the substance shall be carried under the most severe conditions proposed.

C Other Liquid Substances

1. The substances listed in Appendix IV to this Annex have been evaluated and found to fall outside the Categories A, B, C, and D, as defined in Sub-Paragraph 1 of Paragraph B of this Regulation because they are presently considered to present no harm to human health, marine resources, amenities or other legitimate uses of the sea, when discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations.

2. The discharge of bilge or ballast water or other residues or mixtures containing only substances listed in Appendix IV to this Annex shall not be subject to any requirement of this Regulation.

3. The discharge into the sea of clean ballast or segregated ballast shall not be subject to any requirement of this Regulation.

D Discharge of Noxious Liquid Substances

Subject to the provisions of Paragraph E of this Regulation:

1. The discharge into the sea of substances in Category A as defined in Sub-Paragraph 1 a) of Paragraph B of this Regulation, or of those provisionally assessed as such or ballast water, tank washings, or other residues or mixtures containing such substances shall be prohibited. If tanks containing such substances or mixtures are to be washed, the resulting residues shall be discharged to a reception facility which the Contracting Parties shall provide in accordance with Paragraph H of this Regulation, until the concentration of the substance in the effluent to such facility is at or below the residual concentration prescribed for that substance in column IV of Appendix III to this Annex and until the tank is empty. Provided that the residue then remaining in the tank is subsequently diluted by the addition of a volume of water of not less than 5 per cent of the total volume of the tank, it may be discharged into the sea when all the following conditions are also satisfied:

a) the ship is proceeding en route at a speed of at least 7 knots in the case of self-propelled ships or at least 4 knots in the case of ships which are not self-propelled;

b) the discharge is made below the waterline, taking into account the location of the seawater intakes; and

c) the discharge is made at a distance of not less than 12 nautical miles from the nearest land and in a depth of water of not less than 25 metres.

(2) Richtlinien für die Einstufung schädlicher flüssiger Stoffe sind in Anhang II enthalten.

(3) Eine Liste der als Massengut beförderten und gegenwärtig eingestuften schädlichen flüssigen Stoffe, die dieser Regel unterliegen, ist in Anhang III enthalten.

(4) Ist die Beförderung eines flüssigen Stoffes als Massengut geplant, der noch nicht nach Absatz 1 eingestuft oder nach Maßgabe des Abschnitts C Absatz 1 beurteilt worden ist, so legen die an der geplanten Verschiffung beteiligten Vertragsparteien einvernehmlich eine vorläufige Bewertung für die Verschiffung auf Grund der in Absatz 2 bezeichneten Richtlinien fest. Bis zur Erzielung eines vollständigen Einvernehmens zwischen den beteiligten Regierungen wird der Stoff unter den strengsten der vorgeschlagenen Bedingungen befördert.

C Sonstige flüssige Stoffe

(1) Die in Anhang IV aufgeführten Stoffe wurden beurteilt, und es wurde festgestellt, daß sie nicht in die Gruppen A, B, C und D im Sinne des Abschnitts B Absatz 1 fallen, weil sie gegenwärtig nicht als schädlich für die menschliche Gesundheit, die Schätze des Meeres, die Annehmlichkeiten der Umwelt oder die sonstige rechtmäßige Nutzung des Meeres angesehen werden, wenn sie beim Reinigen der Tanks oder beim Lenzen von Ballast ins Meer eingeleitet werden.

(2) Das Einleiten von Bilge- oder Ballastwasser oder sonstigen Rückständen oder Gemischen, die nur in Anhang IV aufgeführte Stoffe enthalten, unterliegt keiner Vorschrift dieser Regel.

(3) Das Einleiten sauberen Ballasts oder getrennten Ballasts ins Meer unterliegt keiner Vorschrift dieser Regel.

D Einleiten schädlicher flüssiger Stoffe

Vorbehaltlich des Abschnitts E gilt folgendes:

(1) Das Einleiten ins Meer von Stoffen der Gruppe A im Sinne des Abschnitts B Absatz 1 Buchstabe a oder der vorläufig als solche bewerteten Stoffe oder von Ballastwasser, Tankwaschwasser oder sonstigen Rückständen oder Gemischen, die solche Stoffe enthalten, ist verboten. Müssen Tanks, die derartige Stoffe oder Gemische enthalten, ausgewaschen werden, so müssen die dabei anfallenden Rückstände in eine Auffanganlage eingeleitet werden, welche die Vertragsparteien nach Abschnitt H einrichten, bis die Konzentration des Stoffes in dem Ausfluß in die Anlage bei oder unter der für diesen Stoff in Spalte IV des Anhangs III vorgeschriebenen Restkonzentration liegt und bis der Tank leer ist. Sofern der dann noch in dem Tank verbleibende Rückstand danach durch Hinzufügen einer Wassermenge von mindestens 5 vom Hundert des Gesamtinhalts des Tanks verdünnt wird, kann er in das Meer eingeleitet werden, wenn auch alle folgenden Bedingungen erfüllt sind:

a) das Schiff fährt auf seinem Kurs mit einer Geschwindigkeit von mindestens 7 Knoten bei Schiffen mit eigenem Antrieb oder 4 Knoten bei Schiffen ohne eigenen Antrieb;

b) das Einleiten erfolgt unterhalb der Wasserlinie, wobei die Lage der Seewassereinlässe zu berücksichtigen ist, und

c) das Einleiten erfolgt in einer Entfernung von mindestens 12 Seemeilen vom nächstgelegenen Land und bei einer Wassertiefe von mindestens 25 Meter.

2. The discharge into the sea of substances in Category B as defined in Sub-Paragraph 1 b) of Paragraph B of this Regulation or of those provisionally assessed as such or ballast water, tank washings, or other residues or mixtures containing such substances shall be prohibited except when all the following conditions are satisfied:

a) the tank has been washed after unloading with a volume of water of not less than 0.5 per cent of the total volume of the tank, and the resulting residues have been discharged to a reception facility until the tank is empty;

b) the ship is proceeding en route at a speed of at least 7 knots in the case of self-propelled ships or at least 4 knots in the case of ships which are not self-propelled;

c) the procedures and arrangements for discharge and washings are approved by the Administration and shall ensure that the concentration and rate of discharge of the effluent is such that the concentration of the substance in the wake astern of the ship does not exceed 1 part per million;

d) the discharge is made below the waterline, taking into account the location of the seawater intakes; and

e) the discharge is made at a distance of not less than 12 nautical miles from the nearest land and in a depth of water of not less than 25 metres.

3. The discharge into the sea of substances in Category C as defined in Sub-Paragraph 1 c) of Paragraph B of this Regulation or of those provisionally assessed as such or ballast water, tank washings, or other residues or mixtures containing such substances shall be prohibited except when all the following conditions are satisfied:

a) the ship is proceeding en route at a speed of at least 7 knots in the case of self-propelled ships or at least 4 knots in the case of ships which are not self-propelled;

b) the procedures and arrangements for discharge are approved by the Administration and shall ensure that the concentration and rate of discharge of the effluent is such that the concentration of the substance in the wake astern of the ship does not exceed 1 part per million;

c) the maximum quantity of cargo discharged from each tank and its associated piping system does not exceed the maximum quantity approved in accordance with the procedures referred to in Sub-Paragraph 3 b) of this Paragraph which shall in no case exceed the greater of 1 cubic metre or 1/3.000 of the tank capacity in cubic metres;

d) the discharge is made below the waterline, taking into account the location of the seawater intakes; and

e) the discharge is made at a distance of not less than 12 nautical miles from the nearest land and in a depth of water of not less than 25 metres.

4. The discharge into the sea of substances in Category D as defined in Sub-Paragraph 1 d) of Paragraph B of this Regulation, or of those provisionally assessed as such or ballast water, tank washings, or other residues or mixtures containing such substances shall be prohibited except when all the following conditions are satisfied:

a) the ship is proceeding en route at a speed of at least 7 knots in the case of self-propelled ships or at least 4 knots in the case of ships which are not self-propelled;

(2) Das Einleiten ins Meer von Stoffen der Gruppe B im Sinne des Abschnitts B Absatz 1 Buchstabe b oder von vorläufig als solche bewerteten Stoffen oder von Ballastwasser, Tankwaschwasser oder sonstigen Rückständen oder Gemischen, die solche Stoffe enthalten, ist verboten, sofern nicht alle folgenden Bedingungen erfüllt sind:

a) der Tank wurde nach dem Lenzen mit einer Wassermenge von mindestens 0,5 vom Hundert seines Gesamtinhalts ausgewaschen, und die dabei anfallenden Rückstände wurden in eine Auffanganlage eingeleitet, bis der Tank leer war;

b) das Schiff fährt auf seinem Kurs mit einer Geschwindigkeit von mindestens 7 Knoten bei Schiffen mit eigenem Antrieb oder mindestens 4 Knoten bei Schiffen ohne eigenen Antrieb;

c) die Verfahren und Vorkehrungen für das Einleiten und Auswaschen sind von der Verwaltung zugelassen und stellen sicher, daß die Konzentration des Ausflusses und die Einleitrate so beschaffen sind, daß die Konzentration des Stoffes im Kielwasser am Heck des Schiffes 1 ppm nicht überschreitet;

d) das Einleiten erfolgt unterhalb der Wasserlinie, wobei die Lage der Seewassereinlässe zu berücksichtigen ist, und

e) das Einleiten erfolgt in einer Entfernung von mindestens 12 Seemeilen vom nächstgelegenen Land und bei einer Wassertiefe von mindestens 25 Meter.

(3) Das Einleiten ins Meer von Stoffen der Gruppe C im Sinne des Abschnitts B Absatz 1 Buchstabe c oder von vorläufig als solche bewerteten Stoffen oder von Ballastwasser, Tankwaschwasser oder sonstigen Rückständen oder Gemischen, die solche Stoffe enthalten, ist verboten, sofern nicht alle folgenden Bedingungen erfüllt sind:

a) das Schiff fährt auf seinem Kurs mit einer Geschwindigkeit von mindestens 7 Knoten bei Schiffen mit eigenem Antrieb oder mindestens 4 Knoten bei Schiffen ohne eigenen Antrieb;

b) die Verfahren und Vorkehrungen für das Einleiten sind von der Verwaltung zugelassen und stellen sicher, daß die Konzentration des Ausflusses und die Einleitrate so beschaffen sind, daß die Konzentration des Stoffes im Kielwasser am Heck des Schiffes 1 ppm nicht überschreitet;

c) die Höchstmenge der aus jedem Tank und dem dazugehörigen Leitungssystem eingeleiteten Ladung überschreitet nicht die nach den in Absatz 3 Buchstabe b bezeichneten Verfahren zugelassene Höchstmenge, die keinesfalls größer sein darf als 1 Kubikmeter oder 1/3 000 der Tankkapazität in Kubikmeter, je nachdem, welcher Wert größer ist;

d) das Einleiten erfolgt unterhalb der Wasserlinie, wobei die Lage der Seewassereinlässe zu berücksichtigen ist, und

e) das Einleiten erfolgt in einer Entfernung von mindestens 12 Seemeilen vom nächstgelegenen Land und bei einer Wassertiefe von mindestens 25 Meter.

(4) Das Einleiten ins Meer von Stoffen der Gruppe D im Sinne des Abschnitts B Absatz 1 Buchstabe d oder von vorläufig als solche bewerteten Stoffen oder von Ballastwasser, Tankwaschwasser oder sonstigen Rückständen oder Gemischen, die solche Stoffe enthalten, ist verboten, sofern nicht alle folgenden Bedingungen erfüllt sind:

a) das Schiff fährt auf seinem Kurs mit einer Geschwindigkeit von mindestens 7 Knoten bei Schiffen mit eigenem Antrieb oder mindestens 4 Knoten bei Schiffen ohne eigenen Antrieb;

b) such mixtures are of a concentration not greater than one part of the substance in ten parts of water; and

c) the discharge is made at a distance of not less than 12 nautical miles from the nearest land.

5. Ventilation procedures approved by the Administration may be used to remove cargo residues from a tank. If subsequent washing of the tank is necessary, the discharge into the sea of the resulting tank washings shall be made in accordance with Sub-Paragraphs 1, 2, 3, or 4 of this Paragraph, whichever is applicable.

6. The discharge into the sea of substances which have not been categorized, provisionally assessed, or evaluated as referred to in Sub-Paragraph 1 of Paragraph C of this Regulation, or of ballast water, tank washings, or other residues or mixtures containing such substances shall be prohibited.

E Exceptions

Paragraph D of this Regulation shall not apply to:

a) the discharge into the sea of noxious liquid substances or mixtures containing such substances necessary for the purpose of securing the safety of a ship or saving life at sea; or

b) the discharge into the sea of noxious liquid substances or mixtures containing such substances resulting from damage to a ship or its equipment:

(i) provided that all reasonable precautions have been taken after the occurrence of the damage or discovery of the discharge for the purpose of preventing or minimizing the discharge; and

(ii) except if the owner or the Master acted either with intent to cause damage, or recklessly and with knowledge that damage would probably result; or

c) the discharge into the sea of noxious liquid substances or mixtures containing such substances, approved by the Administration, when being used for the purpose of combatting specific pollution incidents in order to minimize the damage from pollution. Any such discharge shall be subject to the approval of any Contracting Party in whose jurisdiction it is contemplated the discharge will occur.

F Measures of Control

1. The Contracting Parties shall appoint or authorize surveyors for the purpose of implementing this Paragraph.

*Category A Substances*

2. a) If a tank is partially unloaded or unloaded but not cleaned, an appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book;

b) until that tank is cleaned every subsequent pumping or transfer operation carried out in connection with that tank shall also be entered in the Cargo Record Book.

3. If the tank is to be washed:

a) the effluent from the tank washing operation shall be discharged from the ship to a reception facility at least until the concentration of the substance in the discharge, as indicated by analyses of samples of the effluent taken by the surveyor, has fallen to the residual concentration specified for that substance in Appendix III to this Annex. When the required re-

b) die Gemische haben eine Konzentration von höchstens einem Teil des jeweiligen Stoffes auf zehn Teile Wasser, und

c) das Einleiten erfolgt in einer Entfernung von mindestens 12 Seemeilen vom nächstgelegenen Land.

(5) Von der Verwaltung zugelassene Lüftungsverfahren können zur Beseitigung von Ladungsrückständen aus einem Tank verwendet werden. Ist danach ein Auswaschen des Tanks erforderlich, so hat das Einleiten des dabei anfallenden Tankwaschwassers ins Meer nach Absatz 1, 2, 3 oder 4 zu erfolgen.

(6) Das Einleiten ins Meer von Stoffen, die nicht in eine Gruppe eingestuft, vorläufig bewertet oder nach Abschnitt C Absatz 1 beurteilt worden sind, oder von Ballastwasser, Tankwaschwasser oder sonstigen Rückständen oder Gemischen, die solche Stoffe enthalten, ist verboten.

E Ausnahmen

Abschnitt D gilt nicht

a) für das Einleiten ins Meer von schädlichen flüssigen Stoffen oder von solche Stoffe enthaltenden Gemischen, das aus Gründen der Schiffssicherheit oder zur Rettung von Menschenleben auf See erforderlich ist,

b) für das Einleiten ins Meer von schädlichen flüssigen Stoffen oder von solche Stoffe enthaltenden Gemischen infolge der Beschädigung eines Schiffes oder seiner Ausrüstung,

i) sofern nach Eintritt des Schadens oder Feststellung des Einleitens alle angemessenen Vorsichtsmaßnahmen getroffen worden sind, um das Einleiten zu verhüten oder auf ein Mindestmaß zu beschränken, und

ii) sofern nicht der Eigentümer oder der Kapitän entweder in Schädigungsabsicht oder fahrlässig und in Kenntnis der Tatsache gehandelt hat, daß wahrscheinlich ein Schaden entstehen würde, oder

c) für das von der Verwaltung zugelassene Einleiten ins Meer von schädlichen flüssigen Stoffen oder von solche Stoffe enthaltenden Gemischen, wenn es der Bekämpfung eines bestimmten Verschmutzungsereignisses dient, um den Verschmutzungsschaden auf ein Mindestmaß zu beschränken. Jedes derartige Einleiten bedarf der Genehmigung jeder Vertragspartei, in deren Hoheitsbereich das Einleiten vorgesehen ist.

F Überwachungsmaßnahmen

(1) Die Vertragsparteien ernennen oder ermächtigen Besichtiger für die Durchführung dieses Abschnitts.

*Stoffe der Gruppe A*

(2) a) Wird ein Tank teilweise gelenzt oder gelenzt, aber nicht gereinigt, so ist eine entsprechende Eintragung im Ladungstagebuch vorzunehmen;

b) bis zur Reinigung des Tanks ist jeder nachfolgende Pump- oder Umladevorgang im Zusammenhang mit diesem Tank ebenfalls in das Ladungstagebuch einzutragen.

(3) Soll der Tank ausgewaschen werden,

a) so ist der beim Tankwaschen anfallende Ausfluß aus dem Schiff mindestens so lange in eine Auffanganlage einzuleiten, bis die Konzentration des Stoffes in der eingeleiteten Flüssigkeit nachweislich einer Analyse von durch den Besichtiger entnommenen Ausflußproben auf die für diesen Stoff in Anhang III festgesetzte Restkonzentration gesunken ist. Ist die vor-

sidual concentration has been achieved, remaining tank washings shall continue to be discharged to the reception facility until the tank is empty. Appropriate entries of these operations shall be made in the Cargo Record Book and certified by the surveyor; and

b) after diluting the residue then remaining in the tank with at least 5 per cent of the tank capacity of water, this mixture may be discharged into the sea in accordance with the provisions of Sub-Paragraphs 1 a), b), and c) of Paragraph D of this Regulation. Appropriate entries of these operations shall be made in the Cargo Record Book.

4. Where the Government of the receiving Party is satisfied that it is impracticable to measure the concentration of the substance in the effluent without causing undue delay to the ship, that Party may accept an alternative procedure as being equivalent to Sub-Paragraph 3 a) of this Paragraph provided that:

a) a precleaning procedure for that tank and that substance is approved by the Administration and that Party is satisfied that such procedure will fulfil the requirements of Sub-Paragraph 1 of Paragraph D of this Regulation with respect to the attainment of the prescribed residual concentrations;

b) a surveyor duly authorized by that Party shall certify in the Cargo Record Book that:

(i) the tank, its pump and piping system have been emptied, and that the quantity of cargo remaining in the tank is at or below the quantity on which the approved precleaning procedure referred to in Sub-Paragraph (ii) of this Sub-Paragraph has been based;

(ii) precleaning has been carried out in accordance with the precleaning procedure approved by the Administration for that tank and that substance; and

(iii) the tank washings resulting from such precleaning have been discharged to a reception facility and the tank is empty;

c) the discharge into the sea of any remaining residues shall be in accordance with the provisions of Sub-Paragraph 3 b) of this Paragraph and an appropriate entry is made in the Cargo Record Book.

*Category B Substances*

5. Subject to such surveillance and approval by the authorized or appointed surveyor as may be deemed necessary by the Contracting Party, the Master of a ship shall, with respect to a Category B substance, ensure compliance with the following:

a) if a tank is partially unloaded or unloaded but not cleaned, an appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book;

b) until that tank is cleaned every subsequent pumping or transfer operation carried out in connection with that tank shall also be entered in the Cargo Record Book;

c) if the tank is to be washed, the effluent from the tank washing operation, which shall contain a volume of water not less than 0.5 per cent of the total volume of the tank, shall be discharged from the ship to a reception facility until the tank, its pump and piping system are empty. An appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book;

d) if the tank is to be further cleaned and emptied at sea, the Master shall:

geschriebene Restkonzentration erreicht, so ist das übrige Tankwaschwasser weiterhin in die Auffanganlage einzuleiten, bis der Tank leer ist. Entsprechende Eintragungen über diese Vorgänge sind im Ladungstagebuch vorzunehmen und vom Besichtiger zu bestätigen; und

b) so kann nach Verdünnung des dann im Tank verbleibenden Rückstands mit einer Wassermenge von mindestens 5 vom Hundert der Tankkapazität dieses Gemisch nach Abschnitt D Absatz 1 Buchstaben a, b und c ins Meer eingeleitet werden. Entsprechende Eintragungen über diese Vorgänge sind im Ladungstagebuch vorzunehmen.

(4) Ist die Regierung der die Ladung empfangenden Vertragspartei davon überzeugt, daß es unmöglich ist, die Konzentration des Stoffes in dem Ausfluß zu messen, ohne eine ungebührliche Verzögerung für das Schiff zu verursachen, so kann diese Vertragspartei ein anderes Verfahren als gleichwertig mit dem in Absatz 3 Buchstabe a vorgesehenen anerkennen,

a) sofern ein Vorreinigungsverfahren für diesen Tank und diesen Stoff von der Verwaltung zugelassen ist und die Vertragspartei davon überzeugt ist, daß dieses Verfahren den Vorschriften des Abschnitts D Absatz 1 hinsichtlich der Erzielung der vorgeschriebenen Restkonzentrationen entsprechen wird;

b) sofern ein von dieser Vertragspartei gehörig ermächtigter Besichtiger im Ladungstagebuch bescheinigt,

i) daß der Tank, sein Pumpen- und Leitungssystem geleert worden sind und daß die in dem Tank verbleibende Ladungsmenge bei oder unter der Menge liegt, auf die sich das unter Ziffer ii bezeichnete zugelassene Vorreinigungsverfahren stützt;

ii) daß die Vorreinigung nach dem von der Verwaltung für diesen Tank und diesen Stoff zugelassenen Verfahren durchgeführt wurde und

iii) daß das bei dieser Vorreinigung anfallende Tankwaschwasser in eine Auffanganlage eingeleitet worden ist und daß der Tank leer ist;

c) sofern das Einleiten etwaiger verbleibender Rückstände ins Meer nach Maßgabe des Absatzes 3 Buchstabe b erfolgt und eine entsprechende Eintragung im Ladungstagebuch vorgenommen wird.

*Stoffe der Gruppe B*

(5) Vorbehaltlich der von der Vertragspartei für notwendig erachteten Aufsicht und Genehmigung durch den ermächtigten oder ernannten Besichtiger muß der Kapitän eines Schiffes im Hinblick auf einen Stoff der Gruppe B sicherstellen, daß folgende Vorschriften befolgt werden:

a) Wird ein Tank teilweise gelenzt oder gelenzt, aber nicht gereinigt, so ist eine entsprechende Eintragung im Ladungstagebuch vorzunehmen;

b) bis zur Reinigung dieses Tanks ist jeder nachfolgende Pump- oder Umladevorgang im Zusammenhang mit diesem Tank ebenfalls in das Ladungstagebuch einzutragen;

c) soll der Tank ausgewaschen werden, so ist der beim Tankwaschen, zu dem eine Wassermenge von mindestens 0,5 vom Hundert des Gesamtinhalts des Tanks zu verwenden ist, anfallende Ausfluß aus dem Schiff in eine Auffanganlage einzuleiten, bis der Tank, sein Pumpen- und Leitungssystem leer sind. Eine entsprechende Eintragung ist im Ladungstagebuch vorzunehmen;

d) soll der Tank auf See weiter gereinigt oder geleert werden, so hat der Kapitän sicherzustellen,

(i) ensure that the approved procedures referred to in Sub-Paragraph 2 c) of Paragraph D of this Regulation are complied with and that the appropriate entries are made in the Cargo Record Book; and

(ii) ensure that any discharge into the sea is made in accordance with the requirements of Sub-Paragraph 2 of Paragraph D of this Regulation and an appropriate entry is made in the Cargo Record Book;

e) if after unloading a Category B substance, any residues of tank washings are to be retained on board until the ship is outside the Baltic Sea Area, the Master shall so indicate by an appropriate entry in the Cargo Record Book.

*Category C Substances*

6. Subject to such surveillance and approval by the authorized or appointed surveyor as may be deemed necessary by the Contracting Party, the Master of a ship shall, with respect to a Category C substance, ensure compliance with the following:

a) if a tank is partially unloaded or unloaded but not cleaned, an appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book;

b) if the tank is to be cleaned at sea:

(i) the cargo piping system serving that tank shall be drained and an appropriate entry made in the Cargo Record Book;

(ii) the quantity of substance remaining in the tank shall not exceed the maximum quantity which may be discharged into the sea for that substance under Sub-Paragraph 3 c) of Paragraph D of this Regulation. An appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book;

(iii) where it is intended to discharge the quantity of substance remaining into the sea the approved procedures shall be complied with, and the necessary dilution of the substance satisfactory for such a discharge shall be achieved. An appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book; or

(iv) where the tank washings are not discharged into the sea, if any internal transfer of tank washings takes place from that tank an appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book; and

(v) any subsequent discharge into the sea of such tank washings shall be made in accordance with the requirements of Sub-Paragraph 3 of Paragraph D of this Regulation;

c) if the tank is to be cleaned in port:

(i) the tank washings shall be discharged to a reception facility and an appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book; or

(ii) the tank washings shall be retained on board the ship and an appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book indicating the location and disposition of the tank washings;

d) if after unloading a Category C substance within the Baltic Sea Area, any residues or tank washings are to be retained on board until the ship is outside the area, the Master shall so indicate by an appropriate entry in the Cargo Record Book.

*Category D Substances*

7. The Master of a ship shall, with respect to a Category D substance, ensure compliance with the following:

i) daß die in Abschnitt D Absatz 2 Buchstabe c vorgesehenen zugelassenen Verfahren angewendet werden und daß die entsprechenden Eintragungen im Ladungstagebuch vorgenommen werden und

ii) daß jedes Einleiten ins Meer gemäß den Vorschriften des Abschnitts D Absatz 2 erfolgt und eine entsprechende Eintragung im Ladungstagebuch vorgenommen wird;

e) sollen nach dem Löschen eines Stoffes der Gruppe B Rückstände von Tankwaschwasser an Bord behalten werden, bis sich das Schiff außerhalb des Ostseegebiets befindet, so vermerkt der Kapitän dies durch eine entsprechende Eintragung im Ladungstagebuch.

*Stoffe der Gruppe C*

(6) Vorbehaltlich der von der Vertragspartei für notwendig erachteten Aufsicht und Genehmigung durch den ermächtigten oder ernannten Besichtiger muß der Kapitän eines Schiffes im Hinblick auf einen Stoff der Gruppe C sicherstellen, daß folgende Vorschriften befolgt werden:

a) Wird ein Tank teilweise gelenzt oder gelenzt, aber nicht gereinigt, so ist eine entsprechende Eintragung im Ladungstagebuch vorzunehmen;

b) soll der Tank auf See gereinigt werden,

i) so ist das Leitungssystem für diesen Tank zu entleeren und eine entsprechende Eintragung im Ladungstagebuch vorzunehmen;

ii) so darf die in dem Tank verbleibende Menge des Stoffes die Höchstmenge nicht überschreiten, in der dieser Stoff nach Abschnitt D Absatz 3 Buchstabe c ins Meer eingeleitet werden darf. Eine entsprechende Eintragung ist im Ladungstagebuch vorzunehmen;

iii) so sind, wenn die verbleibende Menge des Stoffes ins Meer eingeleitet werden soll, die zugelassenen Verfahren anzuwenden und so ist der Stoff so weit zu verdünnen, wie es für ein solches Einleiten erforderlich ist. Eine entsprechende Eintragung ist im Ladungstagebuch vorzunehmen; oder

iv) so ist, wenn das Tankwaschwasser nicht ins Meer eingeleitet wird, eine entsprechende Eintragung im Ladungstagebuch vorzunehmen, sobald Tankwaschwasser aus diesem Tank innerhalb des Schiffes umgepumpt wird, und

v) so hat jedes spätere Einleiten solchen Tankwaschwassers ins Meer nach den Vorschriften des Abschnitts D Absatz 3 zu erfolgen;

c) soll der Tank im Hafen gereinigt werden,

i) so ist das Tankwaschwasser in eine Auffanganlage einzuleiten und eine entsprechende Eintragung im Ladungstagebuch vorzunehmen oder

ii) so ist das Tankwaschwasser an Bord des Schiffes zu behalten und unter Angabe des Aufbewahrungsorts und des späteren Verbleibs des Tankwaschwassers eine entsprechende Eintragung im Ladungstagebuch vorzunehmen;

d) sollen nach dem Löschen eines Stoffes der Gruppe C innerhalb des Ostseegebiets Rückstände oder Tankwaschwasser an Bord behalten werden, bis sich das Schiff außerhalb dieses Gebiets befindet, so vermerkt der Kapitän dies durch eine entsprechende Eintragung im Ladungstagebuch.

*Stoffe der Gruppe D*

(7) Hinsichtlich eines Stoffes der Gruppe D hat der Kapitän eines Schiffes die Einhaltung folgender Vorschriften sicherzustellen:

a) if a tank is partially unloaded or unloaded but not cleaned, an appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book;

b) if the tank is to be cleaned at sea:

(i) the cargo piping system serving that tank shall be drained and an appropriate entry made in the Cargo Record Book;

(ii) where it is intended to discharge the quantity of substance remaining into the sea, the necessary dilution of the substance satisfactory for such a discharge shall be achieved. An appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book;

(iii) where the tank washings are not discharged into the sea, if any internal transfer of tank washings takes place from that tank an appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book; and

(iv) any subsequent discharge into the sea of such tank washings shall be made in accordance with the requirements of Sub-Paragraph 4 of Paragraph D of this Regulation;

c) if the tank is to be cleaned in port:

(i) the tank washings shall be discharged to a reception facility and an appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book; or

(ii) the tank washings shall be retained on board the ship and an appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book indicating the location and disposition of the tank washings.

*Discharge from a Slop Tank*

8. Any residues retained on board in a slop tank, including those from pump room bilges, which contain a Category A or a Category B substance, shall be discharged to a reception facility in accordance with the provisions of Sub-Paragraph 1 or 2 of Paragraph D of this Regulation, whichever is applicable. An appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book.

9. Any residues retained on board in a slop tank, including those from pump room bilges, which contain a Category C substance in excess of the aggregate of the maximum quantities specified in Sub-Paragraph 3 c) of Paragraph D of this Regulation shall be discharged to a reception facility. An appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book.

G Cargo Record Book

1. Every ship to which this Regulation applies shall be provided with a Cargo Record Book, whether as part of the ship's official log book or otherwise, in the form specified in Appendix V to this Annex.

2. The Cargo Record Book shall be completed, on a tank-to-tank basis, whenever any of the following operations with respect to a noxious liquid substance takes place in the ship:

(i) loading of cargo;
(ii) unloading of cargo;
(iii) transfer of cargo;
(iv) transfer of cargo, cargo residues or mixtures containing cargo to a slop tank;
(v) cleaning of cargo tanks;
(vi) transfer from slop tanks;
(vii) ballasting of cargo tanks;
(viii) transfer of dirty ballast water;
(ix) discharge into the sea in accordance with Paragraph D of this Regulation.

a) Wird ein Tank teilweise gelenzt oder gelenzt, aber nicht gereinigt, so ist eine entsprechende Eintragung im Ladungstagebuch vorzunehmen;

b) soll der Tank auf See gereinigt werden,

i) so ist das Leitungssystem für diesen Tank zu entleeren und eine entsprechende Eintragung im Ladungstagebuch vorzunehmen;

ii) so ist, wenn die verbleibende Menge des Stoffes ins Meer eingeleitet werden soll, der Stoff so weit zu verdünnen, wie es für ein solches Einleiten erforderlich ist. Eine entsprechende Eintragung ist im Ladungstagebuch vorzunehmen;

iii) so ist, wenn das Tankwaschwasser nicht ins Meer eingeleitet wird, eine entsprechende Eintragung im Ladungstagebuch vorzunehmen, sobald Tankwaschwasser aus diesem Tank innerhalb des Schiffes umgepumpt wird, und

iv) so hat jedes spätere Einleiten dieses Tankwaschwassers ins Meer nach den Vorschriften des Abschnitts D Absatz 4 zu erfolgen;

c) soll der Tank im Hafen gereinigt werden,

i) so ist das Tankwaschwasser in eine Auffanganlage einzuleiten und eine entsprechende Eintragung im Ladungstagebuch vorzunehmen oder

ii) so ist das Tankwaschwasser an Bord des Schiffes zu behalten und unter Angabe des Aufbewahrungsorts und des späteren Verbleibs des Tankwaschwassers eine entsprechende Eintragung im Ladungstagebuch vorzunehmen.

*Einleiten aus einem Setztank*

(8) Alle an Bord in einem Setztank zurückgehaltenen Rückstände einschließlich der Rückstände aus Pumpenraumbilgen, die einen Stoff der Gruppe A oder B enthalten, sind nach Maßgabe des Abschnitts D Absatz 1 oder 2 in eine Auffanganlage einzuleiten. Eine entsprechende Eintragung ist im Ladungstagebuch vorzunehmen.

(9) Alle an Bord in einem Setztank zurückgehaltenen Rückstände einschließlich der Rückstände aus Pumpenraumbilgen, die einen Stoff der Gruppe C in einer Menge enthalten, die über den gesamten in Abschnitt D Absatz 3 Buchstabe c festgelegten Höchstmengen liegt, sind in eine Auffanganlage einzuleiten. Eine entsprechende Eintragung ist im Ladungstagebuch vorzunehmen.

G Ladungstagebuch

(1) Jedes Schiff, für das diese Regel gilt, hat als Teil des amtlich vorgeschriebenen Schiffstagebuchs oder gesondert ein Ladungstagebuch nach dem Muster des Anhangs V zu führen.

(2) Das Ladungstagebuch ist für jeden Tank auszufüllen, wenn einer der folgenden Vorgänge in bezug auf einen schädlichen flüssigen Stoff auf dem Schiff stattfindet:

i) Beladen;
ii) Entladen;
iii) Umpumpen von Ladung;
iv) Umpumpen von Ladung, Ladungsrückständen oder Ladung enthaltenden Gemischen in einen Setztank;
v) Reinigen der Ladetanks;
vi) Umpumpen aus Setztanks;
vii) Füllen der Ladetanks mit Ballast;
viii) Umpumpen schmutzigen Ballastwassers;
ix) Einleiten ins Meer nach Abschnitt D.

3. In the event of any discharge of the kind referred to in Annex VI of the present Convention and Paragraph E of this Regulation of any noxious liquid substance or mixture containing such substance, whether intentional or accidental, an entry shall be made in the Cargo Record Book stating the circumstances of, and the reason for, the discharge.

4. When a surveyor appointed or outhorized by a Contracting Party to supervise any operations under this Regulation has inspected a ship, then that surveyor shall make an appropriate entry in the Cargo Record Book.

5. Each operation referred to in Sub-Paragraphs 2 and 3 of this Paragraph shall be fully recorded without delay in the Cargo Record Book so that all the entries in the Book appropriate to that operation are completed. Each entry shall be signed by the officer or officers in charge of the operation concerned and, when the ship is manned, each page shall be signed by the Master of the ship. The entries in the Cargo Record Book shall be in an official language of the State whose flag the ship is entitled to fly, and, except when the ship is engaged in domestic voyages, in English or French. The entries in an official national language of the State whose flag the ship is entitled to fly shall prevail in case of a dispute or discrepancy.

6. The Cargo Record Book shall be kept in such a place as to be readily available for inspection and, except in the case of unmanned ships under tow, shall be kept on board the ship. It shall be retained for a period of two years after the last entry has been made.

7. The competent authority of a Contracting Party may inspect the Cargo Record Book on board any ship to which this Regulation applies while the ship is in its port, and may make a copy of any entry in that Book and may require the Master of the ship to certify that the copy is a true copy of such entry. Any copy so made which has been certified by the Master of the ship as a true copy of an entry in the ship's Cargo Record Book shall be made admissible in any judicial proceedings as evidence of the facts stated in the entry. The inspection of a Cargo Record Book and the taking of a certified copy by the competent authority under this Paragraph shall be performed as expeditiously as possible without causing the ship to be unduly delayed.

H Reception Facilities

1. The Contracting Parties undertake to ensure the provision of reception facilities according to the needs of ships using their ports, terminals or repair ports of the Baltic Sea Area as follows:

a) cargo loading and unloading ports and terminals shall have facilities adequate for reception without undue delay to ships of such residues and mixtures containing noxious liquid substances as would remain for disposal from ships carrying them as a consequence of the application of this Regulation; and

b) ship repair ports undertaking repairs to chemical tankers shall have facilities adequate for the reception of residues and mixtures containing noxious liquid substances.

2. Each Contracting Party shall determine the types of facilities provided for the purpose of Sub-Paragraph 1 of this Paragraph at its cargo loading and unloading ports, terminals and ship repair ports of the Baltic Sea Area.

(3) Im Fall eines absichtlichen oder unfallbedingten Einleitens eines schädlichen flüssigen Stoffes oder eines solchen Stoff enthaltenden Gemisches nach Maßgabe der Anlage VI und des Abschnitts E der vorliegenden Regel ist im Ladungstagebuch eine Eintragung vorzunehmen, in der die Umstände des Einleitens und die Gründe dafür anzugeben sind.

(4) Hat ein von einer Vertragspartei zur Überwachung von Vorgängen auf Grund dieser Regel ernannter oder ermächtigter Besichtiger ein Schiff untersucht, so hat er eine entsprechende Eintragung im Ladungstagebuch vorzunehmen.

(5) Jeder Vorgang nach den Absätzen 2 und 3 ist unverzüglich vollständig im Ladungstagebuch einzutragen, so daß alle diesbezüglichen Eintragungen auf dem laufenden Stand sind. Jede Eintragung ist von den für den betreffenden Vorgang verantwortlichen Offizieren zu unterschreiben; wenn das Schiff bemannt ist, ist außerdem jede Seite vom Kapitän des Schiffes zu unterschreiben. Die Eintragungen im Ladungstagebuch erfolgen in einer Amtssprache des Staates, dessen Flagge das Schiff zu führen berechtigt ist, sowie in englischer oder französischer Sprache, wenn das Schiff nicht auf Inlandfahrt eingesetzt ist. Die Eintragungen in einer amtlichen Landessprache des Staates, dessen Flagge das Schiff zu führen berechtigt ist, sind im Fall einer Streitigkeit oder eines Unterschieds maßgebend.

(6) Das Ladungstagebuch ist so aufzubewahren, daß es für eine Überprüfung ohne weiteres zur Verfügung steht; außer bei unbemannten geschleppten Schiffen muß es sich an Bord des Schiffes befinden. Nach der letzten Eintragung muß es zwei Jahre lang aufbewahrt werden.

(7) Die zuständige Dienststelle einer Vertragspartei kann das Ladungstagebuch an Bord jedes Schiffes, für das diese Regel gilt, während seines Aufenthalts in ihren Häfen überprüfen, daraus Abschriften jeder Eintragung fertigen und die Richtigkeit dieser Abschriften vom Kapitän bescheinigen lassen. Jede so gefertigte und vom Kapitän als richtig bescheinigte Abschrift einer Eintragung im Ladungstagebuch des Schiffes ist in Gerichtsverfahren als Beweismittel für die in der Eintragung angegebenen Tatsachen zuzulassen. Die Überprüfung des Ladungstagebuchs und die Anfertigung einer beglaubigten Abschrift durch die zuständige Dienststelle auf Grund dieses Abschnitts sind so schnell wie möglich und ohne ungebührliche Verzögerung für das Schiff durchzuführen.

H Auffanganlagen

(1) Die Vertragsparteien verpflichten sich, die Einrichtung von Auffanganlagen entsprechend den Erfordernissen der ihre Häfen, Umschlagplätze oder Reparaturhäfen im Ostseegebiet benutzenden Schiffe wie folgt sicherzustellen:

a) Lade- und Löschhäfen sowie Umschlagplätze müssen mit Anlagen ausgestattet sein, die ohne ungebührliche Verzögerung für die Schiffe diejenigen schädliche flüssige Stoffe enthaltenden Rückstände und Gemische aufnehmen können, die infolge der Anwendung dieser Regel auf den sie befördernden Schiffen zur Abgabe zurückbleiben, und

b) Schiffsreparaturhäfen, die Reparaturen an Chemikalientankschiffen vornehmen, müssen mit Anlagen ausgestattet sein, die schädliche flüssige Stoffe enthaltende Rückstände und Gemische aufnehmen können.

(2) Jede Vertragspartei bestimmt, welche Arten von Anlagen für die Zwecke des Absatzes 1 in ihren Lade- und Löschhäfen, ihren Umschlagplätzen und Schiffsreparaturhäfen im Ostseegebiet eingerichtet werden.

**Regulation 6**

**Harmful substances in packaged forms**

A. The Contracting Parties shall as soon as possible apply suitable uniform rules for the carriage of harmful substances in packaged forms or in freight containers, portable tanks or road and rail tank wagons.

B. With respect to certain harmful substances, as may be designated by the Commission, the Master or owner of the ship or his representative shall notify the appropriate port authority of the intent to load or unload such substances at least 24 hours prior to such action.

C. A report of an incident involving harmful substances shall be made in accordance with the provisions of Annex VI of the present Convention.

**Regulation 7**

**Sewage**

The Contracting Parties shall apply the provisions of Paragraphs A to D of this Regulation on discharge of sewage ships while operating in the Baltic Sea Area.

A Definitions

For the purposes of this Regulation:

1. "New ship" means a ship:
   a) for which the building contract is placed, or in the absence of a building contract, the keel of which is laid, or which is at a similar stage of construction, on or after the date of entry into force of the present Convention; or
   b) the delivery of which is three years or more after the date of entry into force of the present Convention.
2. "Existing ship" means a ship which is not a new ship.
3. "Sewage" means:
   a) drainage and other wastes from any form of toilets, urinals, and WC scuppers;
   b) drainage from medical premises (dispensary, sick bay, etc.) via wash basins, wash tubs and scuppers located in such premises;
   c) drainage from spaces containing living animals; or
   d) other waste waters when mixed with the drainages defined above.
4. "Holding tank" means a tank used for the collection and storage of sewage.

B Application

1. The provisions of this Regulation shall apply to:

a) new ships certified to carry more than 100 persons from a date not later than 1 January 1977;

b) existing ships certified to carry more than 400 persons from a date not later than 1 January 1978; and

c) other ships, as specified in Sub-Paragraphs (i), (ii), and (iii), from dates decided by the Contracting Parties on recommendation by the Commission:

(i) ships of 200 tons gross tonnage and above;

**Regel 6**

**Schadstoffe in verpackter Form**

A. Die Vertragsparteien wenden so bald wie möglich geeignete einheitliche Regeln für die Beförderung von Schadstoffen in verpackter Form oder in Containern, ortsbeweglichen Behältern oder Straßen- und Schienentankwagen an.

B. Bei bestimmten Schadstoffen, die von der Kommission bestimmt werden können, teilt der Kapitän oder Eigentümer des Schiffes oder sein Vertreter dem zuständigen Hafenamt mindestens 24 Stunden im voraus die Absicht mit, solche Stoffe zu laden oder zu löschen.

C. Eine Meldung über ein Ereignis im Zusammenhang mit Schadstoffen wird nach Maßgabe der Anlage VI gemacht.

**Regel 7**

**Abwasser**

Die Vertragsparteien wenden die Abschnitte A bis D auf das Einleiten von Abwasser aus Schiffen an, die im Ostseegebiet betrieben werden.

A Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Regel haben die nachstehenden Ausdrücke folgende Bedeutung:

1. Der Ausdruck „neues Schiff" bezeichnet ein Schiff,
   a) für das der Bauauftrag an oder nach dem Tag des Inkrafttretens dieses Übereinkommens erteilt wurde oder, falls kein Bauauftrag vorliegt, dessen Kiel zu diesem Zeitpunkt gelegt wird oder das sich zu diesem Zeitpunkt in einem entsprechenden Bauzustand befindet oder
   b) das mindestens drei Jahre nach dem Tag des Inkrafttretens dieses Übereinkommens geliefert wird.
2. Der Ausdruck „vorhandenes Schiff" bezeichnet ein Schiff, das kein neues Schiff ist.
3. Der Ausdruck „Abwasser" bezeichnet
   a) Ablauf und sonstigen Abfall aus jeder Art von Toilette, Pissoir und WC-Speigatt;
   b) Ablauf aus dem Sanitätsbereich (Apotheke, Hospital usw.) durch in diesem Bereich gelegene Waschbecken, Waschwannen und Speigatte;
   c) Ablauf aus Räumen, in denen sich lebende Tiere befinden, oder
   d) sonstiges Schmutzwasser, wenn es mit dem vorstehend definierten Ablauf gemischt ist.
4. Der Ausdruck „Sammeltank" bezeichnet einen Tank, der zum Sammeln und Aufbewahren von Abwasser verwendet wird.

B Anwendung

(1) Diese Regel gilt

a) für neue Schiffe, die für eine Beförderung von mehr als 100 Personen zugelassen sind, spätestens vom 1. Januar 1977 an;

b) für vorhandene Schiffe, die für eine Beförderung von mehr als 400 Personen zugelassen sind, spätestens vom 1. Januar 1978 an sowie

c) für die nachstehend bezeichneten sonstigen Schiffe von Zeitpunkten an, die von den Vertragsparteien auf Empfehlung der Kommission beschlossen werden:

i) Schiffe mit einem Bruttoraumgehalt von 200 und mehr RT,

(ii) ships of less than 200 tons gross tonnage which are certified to carry more than 10 persons;

(iii) ships which do not have a measured gross tonnage and are certified to carry more than 10 persons.

In the case of new such ships the date shall be not later than 1 January 1979. In the case of existing such ships the date shall be not later than ten years after the date decided for new ships.

2. A Contracting Party may, if it is satisfied that the application of the provisions of Sub-Paragraph 1 b) of this Paragraph with respect to a certain ship would necessitate constructional alterations which would be unreasonable, exempt the ship from the application until a date not later than ten years after the date of entry into force of the present Convention.

ii) Schiffe mit einem Bruttoraumgehalt von weniger als 200 RT, die für eine Beförderung von mehr als 10 Personen zugelassen sind,

iii) Schiffe, die keinen vermessenen Bruttoraumgehalt haben und die für eine Beförderung von mehr als 10 Personen zugelassen sind.

Bei neuen derartigen Schiffen darf der Zeitpunkt nicht nach dem 1. Januar 1979 liegen. Bei vorhandenen derartigen Schiffen darf der Zeitpunkt nicht mehr als zehn Jahre nach dem für neue Schiffe beschlossenen Zeitpunkt liegen.

(2) Ist eine Vertragspartei überzeugt, daß die Anwendung des Absatzes 1 Buchstabe b auf ein bestimmtes Schiff bauliche Veränderungen erfordern würde, die unzumutbar wären, so kann sie das Schiff bis zu einem Zeitpunkt, der nicht später als zehn Jahre nach Inkrafttreten dieses Übereinkommens liegt, von der Anwendung befreien.

C Discharge of Sewage

1. Subject to the provisions of Paragraph D of this Regulation, the discharge of sewage into the sea is prohibited, except when:

a) the ship is discharging comminuted and disinfected sewage using a system approved by the Administration at a distance of more than 4 nautical miles from the nearest land, or sewage which is not comminuted or disinfected at a distance of more than 12 nautical miles from the nearest land, provided that in any case the sewage that has been stored in holding tanks shall not be discharged instantaneously but at a moderate rate when the ship is en route and proceeding at not less than 4 knots; or

b) the ship has in operation a sewage treatment plant which has been approved by the Administration, and
   (i) the test results of the plant are laid down in a document carried by the ship;
   (ii) additionally, the effluent shall not produce visible floating solids in, nor cause discolouration of the surrounding water; or

c) the ship is situated in the waters under the jurisdiction of a State and is discharging sewage in accordance with such less stringent requirements as may be imposed by such State.

2. When the sewage is mixed with wastes or waste water having different discharge requirements, the more stringent requirements shall apply.

C Einleiten von Abwasser

(1) Vorbehaltlich des Abschnitts D ist das Einleiten von Abwasser ins Meer verboten, es sei denn,

a) daß das Schiff durch eine von der Verwaltung zugelassene Anlage mechanisch behandeltes und desinfiziertes Abwasser in einer Entfernung von mehr als 4 Seemeilen vom nächstgelegenen Land einleitet oder nicht mechanisch behandeltes oder desinfiziertes Abwasser in einer Entfernung von mehr als 12 Seemeilen vom nächstgelegenen Land einleitet, sofern das Abwasser, das in Sammeltanks aufbewahrt worden ist, jeweils nicht auf einmal, sondern mit einer mäßigen Rate eingeleitet wird, während das Schiff mit einer Geschwindigkeit von mindestens 4 Knoten auf seinem Kurs fährt, oder

b) daß das Schiff eine von der Verwaltung zugelassene Abwasser-Aufbereitungsanlage betreibt und
   i) die Testergebnisse der Anlage in einem auf dem Schiff mitgeführten Schriftstück niedergelegt sind,
   ii) außerdem der Ausfluß in dem das Schiff umgebenden Wasser keine sichtbaren schwimmenden Festkörper erzeugt und keine Verfärbung dieses Wassers hervorruft;

c) daß das Schiff sich in Gewässern im Hoheitsbereich eines Staates befindet und Abwasser im Einklang mit den von diesem Staat erlassenen weniger strengen Vorschriften einleitet.

(2) Ist das Abwasser mit Abfällen oder Schmutzwasser vermischt, für die andere Einleitvorschriften gelten, so finden die strengeren Vorschriften Anwendung.

D Exceptions

Paragraph C of this Regulation shall not apply to:

a) the discharge of sewage from a ship necessary for the purpose of securing the safety of a ship and those on board or saving life at sea; or

b) the discharge of sewage resulting from damage to a ship or its equipment if all reasonable precautions have been taken before and after the occurrence of the damage for the purpose of preventing or minimizing the discharge.

D Ausnahmen

Abschnitt C gilt nicht

a) für das Einleiten von Abwasser aus einem Schiff, wenn das Einleiten aus Gründen der Sicherheit des Schiffes und der an Bord befindlichen Personen oder zur Rettung von Menschenleben auf See erforderlich ist, oder

b) für das Einleiten von Abwasser infolge der Beschädigung eines Schiffes oder seiner Ausrüstung, wenn vor und nach dem Eintritt des Schadens alle angemessenen Vorsichtsmaßnahmen getroffen worden sind, um das Einleiten zu verhüten oder auf ein Mindestmaß zu beschränken.

E Reception Facilities

1. Each Contracting Party undertakes to ensure the provision of facilities at its ports and terminals of the Baltic Sea Area for the reception of sewage, without

E Auffanganlagen

(1) Jede Vertragspartei verpflichtet sich, in ihren Häfen und Umschlagplätzen im Ostseegebiet für die Einrichtung von Anlagen zu sorgen, die Abwasser aufneh-

causing undue delay to ships, adequate to meet the needs of the ships using them.

2. To enable pipes of reception facilities to be connected with the ship's discharge pipeline, both lines shall be fitted with a standard discharge connection in accordance with the following table:

*Standard Dimensions of Flanges for Discharge Connections*

| Description | Dimension |
|---|---|
| Outside diameter | 210 mm |
| Inner diameter | According to pipe outside diameter |
| Bolt circle diameter | 170 mm |
| Slots in flange | 4 holes 18 mm in diameter equidistantly placed on a bolt circle of the above diameter, slotted to the flange periphery. The slot width to be 18 mm |
| Flange thickness | 16 mm |
| Bolts and nuts: quantity and diameter | 4, each of 16 mm in diameter and of suitable length |
| The flange is designed to accept pipes up to a maximum internal diameter of 100 mm and shall be of steel or other equivalent material having a flat face. This flange, together with a suitable gasket, shall be suitable for a service pressure of 6 kg/cm². | |

For ships having a moulded depth of 5 metres and less, the inner diameter of the discharge connection may be 38 millimetres.

**Regulation 8**

**Garbage**

The Contracting Parties shall as soon as possible but not later than 1 January 1976 or on the date of entry into force of the present Convention, whichever occurs later, apply the provisions of Paragraphs A to D of this Regulation on the disposal of garbage from ships while operating in the Baltic Sea Area.

A Definition

For the purposes of this Regulation:

"Garbage" means all kinds of victual, domestic and operational waste excluding fresh fish and parts thereof, generated during the normal operation of the ship and liable to be disposed of continuously or periodically except those substances which are defined or listed in other Regulations of this Annex.

men, ohne eine ungebührliche Verzögerung für die Schiffe zu verursachen, und die ausreichen, um den Erfordernissen der sie in Anspruch nehmenden Schiffe zu genügen.

(2) Damit die Rohrleitungen der Auffanganlagen mit der Abflußleitung des Schiffes verbunden werden können, sind beide Leitungen mit einem genormten Abflußanschluß nach der nachstehenden Tabelle auszustatten:

*Normabmessungen der Flansche für Abflußanschlüsse*

| Beschreibung | Abmessung |
|---|---|
| Außendurchmesser | 210 mm |
| Innendurchmesser | entsprechend dem Außendurchmesser des Rohres |
| Schraubenkreisdurchmesser | 170 mm |
| Öffnungen im Flansch | 4 Löcher, jedes mit 18 mm Durchmesser, die auf einem Schraubenkreis mit dem genannten Durchmesser in gleichem Abstand voneinander angeordnet und zum äußeren Rand des Flansches offen sind. Die Breite der Öffnung beträgt 18 mm. |
| Flanschdicke | 16 mm |
| Schrauben und Muttern: Menge und Durchmesser | 4, jede mit 16 mm Durchmesser und geeigneter Länge |
| Der Flansch ist so konstruiert, daß er für Rohre bis zu einem Innendurchmesser von 100 mm geeignet ist; er muß aus Stahl oder einem anderen gleichwertigen Werkstoff mit glatter Oberfläche sein. Dieser Flansch zusammen mit einem geeigneten Dichtungsring muß für einen Betriebsdruck von 6 kg/cm² geeignet sein. | |

Bei Schiffen mit einer Seitenhöhe von 5 Meter und weniger kann der Innendurchmesser des Abflußanschlusses 38 Millimeter betragen.

**Regel 8**

**Müll**

Die Vertragsparteien wenden die Abschnitte A bis D über die Beseitigung von Müll aus Schiffen während ihres Betriebs im Ostseegebiet so bald wie möglich an, spätestens jedoch am 1. Januar 1976 oder am Tag des Inkrafttretens dieses Übereinkommens, je nachdem, welcher Zeitpunkt später liegt.

A Begriffsbestimmung

Im Sinne dieser Regel hat der nachstehende Ausdruck folgende Bedeutung:

Der Ausdruck „Müll" bezeichnet alle beim üblichen Betrieb des Schiffes anfallenden und ständig oder in regelmäßigen Abständen zu beseitigenden Arten von Speise-, Haushalts- und Betriebsabfall, ausgenommen Frischfisch und Teile davon; hiervon ausgenommen sind Stoffe, die in anderen Regeln dieser Anlage bezeichnet oder aufgeführt sind.

B Disposal of Garbage

1. Subject to the provisions of Paragraphs C and D of this Regulation:

a) disposal into the sea of the following is prohibited:

(i) all plastics, including but not limited to synthetic ropes, synthetic fishing nets and plastic garbage bags; and

(ii) all other garbage, including paper products, rags, glass, metal, bottles, crockery, dunnage, lining and packing materials;

b) disposal into the sea of food wastes shall be made as far as practicable from land, but in any case not less than 12 nautical miles from the nearest land.

2. When the garbage is mixed with other discharges having different disposal or discharge requirements the more stringent requirements shall apply.

C Special Requirements for Fixed and Floating Platforms

1. Subject to the provisions of Sub-Paragraph 2 of this Paragraph, the disposal of any materials regulated by this Regulation is prohibited from fixed or floating platforms engaged in the exploration, exploitation and associated off-shore processing of sea-bed mineral resources, and all other ships when alongside or within 500 metres of such platforms.

2. The disposal into the sea of food wastes may be permitted when they have passed through a comminuter or grinder from such fixed or floating platforms located more than 12 nautical miles from land and all other ships when alongside or within 500 metres of such platforms. Such comminuted or ground food wastes shall be capable of passing through a screen with openings no greater than 25 millimetres.

D Exceptions

Paragraphs B and C of this Regulation shall not apply to:

a) the disposal of garbage from a ship necessary for the purpose of securing the safety of a ship and those on board or saving life at sea; or

b) the escape of garbage resulting from damage to a ship or its equipment provided all reasonable precautions have been taken before and after the occurrence of the damage, for the purpose of preventing or minimizing the escape; or

c) the accidental loss of synthetic fishing nets or synthetic material incidental to the repair of such nets, provided that all reasonable precautions have been taken to prevent such loss.

E Reception Facilities

Each Contracting Party undertakes to ensure the provision of facilities at its ports and terminals of the Baltic Sea Area for the reception of garbage, without causing undue delay to ships, and according to the needs of the ships using them.

B Beseitigung von Müll

(1) Vorbehaltlich der Abschnitte C und D

a) ist die Beseitigung folgender Gegenstände ins Meer verboten:

i) alle Kunststoffgegenstände wie zum Beispiel synthetische Seile, synthetische Fischnetze und Kunststoffmülltüten und

ii) aller sonstige Müll einschließlich Papiererzeugnisse, Lumpen, Glas, Metall, Flaschen, Steingut, Stauholz, Auskleidungs- und Verpackungsmaterial;

b) hat die Beseitigung von Lebensmittelabfällen ins Meer so weit wie möglich von Land, jedoch auf keinen Fall weniger als 12 Seemeilen vom nächstgelegenen Land entfernt, zu erfolgen.

(2) Ist der Müll mit anderen Abfällen gemischt, für die andere Beseitigungs- oder Einleitvorschriften gelten, so finden die strengeren Vorschriften Anwendung.

C Besondere Vorschriften für feste und schwimmende Plattformen

(1) Vorbehaltlich des Absatzes 2 ist die Beseitigung von Gegenständen, für welche diese Regel gilt, von festen oder schwimmenden Plattformen aus, die bei der Erforschung, Ausbeutung und damit zusammenhängenden auf See stattfindenden Verarbeitung von Bodenschätzen des Meeresgrunds eingesetzt sind, sowie von allen sonstigen Schiffen aus, die sich neben oder im Umkreis von 500 Meter von diesen Plattformen befinden, verboten.

(2) Die Beseitigung von Lebensmittelabfällen ins Meer von derartigen festen oder schwimmenden Plattformen aus, die mehr als 12 Seemeilen vom Land entfernt sind, sowie von allen sonstigen Schiffen aus, die sich neben oder im Umkreis von 500 Meter von diesen Plattformen befinden, kann erlaubt werden, wenn die Abfälle durch eine Zerkleinerungs- oder Mahlanlage geleitet worden sind. Diese zerkleinerten oder zermahlenen Lebensmittelabfälle müssen ein Sieb mit Öffnungen von höchstens 25 Millimeter passieren können.

D Ausnahmen

Die Abschnitte B und C gelten nicht

a) für die Beseitigung von Müll von einem Schiff aus, das aus Gründen der Sicherheit des Schiffes und der an Bord befindlichen Personen oder zur Rettung von Menschenleben auf See erforderlich ist,

b) für das Überbordgehen von Müll auf Grund einer Beschädigung des Schiffes oder seiner Ausrüstung, sofern vor und nach dem Eintritt des Schadens alle angemessenen Vorsichtsmaßnahmen getroffen worden sind, um das Überbordgehen zu verhüten oder auf ein Mindestmaß zu beschränken, oder

c) für den unfallbedingten Verlust synthetischer Fischnetze oder synthetischen Materials im Zusammenhang mit dem Instandsetzen derartiger Netze, sofern alle angemessenen Vorsichtsmaßnahmen getroffen worden sind, um diesen Verlust zu verhüten.

E Auffanganlagen

Jede Vertragspartei verpflichtet sich, in ihren Häfen und Umschlagplätzen im Ostseegebiet für die Einrichtung von Anlagen zu sorgen, die entsprechend den Erfordernissen der sie in Anspruch nehmenden Schiffe ohne ungebührliche Verzögerung für diese Müll aufnehmen können.

Annex IV

## Appendix I

### List of Oils*)

**Asphalt solutions**

Blending Stocks
Roofers Flux
Straight Run Residue

**Oils**

Clarified
Crude Oil
Mixtures containing crude oil
Diesel Oil
Fuel Oil No. 4
Fuel Oil No. 5
Fuel Oil No. 6
Residual Fuel Oil
Road Oil
Transformer Oil
Aromatic Oil (excluding vegetable oil)
Lubricating Oils and Blending Stocks
Mineral Oil
Motor Oil
Penetrating Oil
Spindle Oil
Turbine Oil

**Distillates**

Straight Run
Flashed Feed Stocks

**Gas Oil**

Cracked

**Gasolene Blending Stocks**

Alkylates—fuel
Reformates
Polymer—fuel

**Gasolenes**

Casinghead (natural)
Automotive
Aviation
Straight Run
Fuel Oil No. 1 (Kerosene)
Fuel Oil No. 1—D
Fuel Oil No. 2
Fuel Oil No. 2—D

**Jet Fuels**

JP—1 (Kerosene)
JP—3
JP—4
JP—5 (Kerosene, Heavy)
Turbo Fuel
Kerosene
Mineral Spirit

**Naphtha**

Solvent
Petroleum
Heartcut Distillate Oil

*) The list of oils shall not necessarily be considered as comprehensive.

**Anlage IV**

## Anhang I

## Liste der Öle *)

**Asphaltlösungen**

Mischstoffe
Dachflußmittel
Destillationsrückstände

**Öle**

geklärt
Rohöl
Rohöl enthaltende Gemische
Dieselöl
Heizöl Nr. 4
Heizöl Nr. 5
Heizöl Nr. 6
Rückstandsheizöl
Straßenöl
Transformatorenöl
Aromatisches Öl (ausschließlich Pflanzenöl)
Schmieröle und Mischstoffe
Mineralöl
Motorenöl
Durchdringungsöl
Spindelöl
Turbinenöl

**Destillate**

einfach destilliert
im Kurzwegverfahren gewonnene Sammeldestillate

**Gasöl**

Krackgasöl

**Benzinmischstoffe**

Alkylat-Treibstoff
Reformate
Polymer-Treibstoff

**Benzine**

Naturgasolin
Kraftfahrzeugbenzin
Flugzeugbenzin
einfach destilliert
Heizöl Nr. 1 (Kerosin)
Heizöl Nr. 1-D
Heizöl Nr. 2
Heizöl Nr. 2-D

**Treibstoffe für Düsenflugzeuge**

JP-1 (Kerosin)
JP-3
JP-4
JP-5 (Kerosin, schwer)
Turbinentreibstoff
Kerosin
Lackbenzin

**Schwerbenzin**

Lösungsmittel
Petroleum
Herzschnitt-Destillatöl

*) Die Liste der Öle ist nicht unbedingt als umfassend zu betrachten.

Annex IV

## Appendix II

## Guidelines for the Categorization of Noxious Liquid Substances

**Category A**

Substances which are bioaccumulated and liable to produce a hazard to aquatic life or human health; or which are highly toxic to aquatic life (as expressed by a Hazard Rating 4, defined by a TLm less than 1 ppm); and additionally certain substances which are moderately toxic to aquatic life (as expressed by a Hazard Rating 3, defined by a TLm of 1 or more, but less than 10 ppm) when particular weight is given to additional factors in the hazard profile or to special characteristics of the substance.

**Category B**

Substances which are bioaccumulated with a short retention of the order of one week or less; or which are liable to produce tainting of the sea food; or which are moderately toxic to aquatic life (as expressed by a Hazard Rating 3, defined by a TLm of 1 ppm or more, but less than 10 ppm); and additionally certain substances which are slightly toxic to aquatic life (as expressed by a Hazard Rating 2, defined by a TLm of 10 ppm or more, but less than 100 ppm) when particular weight is given to additional factors in the hazard profile or to special characteristics of the substance.

**Category C**

Substances which are slightly toxic to aquatic life (as expressed by a Hazard Rating 2, defined by a TLm of 10 or more, but less than 100 ppm); and additionally certain substances which are practically non-toxic to aquatic life (as expressed by a Hazard Rating 1, defined by a TLm of 100 ppm or more, but less than 1.000 ppm) when particular weight is given to additional factors in the hazard profile or to special characteristics of the substance.

**Category D**

Substances which are practically non-toxic to aquatic life, (as expressed by a Hazard Rating 1, defined by a TLm of 100 ppm or more, but less than 1.000 ppm); or causing deposits blanketing the seafloor with a high biochemical oxygen demand (BOD); or highly hazardous to human health, with an $LD_{50}$ of less than 5 mg/kg; or produce moderate reduction of amenities because of persistency, smell or poisonous or irritant characteristics, possibly interfering with use of beaches; or moderately hazardous to human health, with an $LD_{50}$ of 5 mg/kg or more, but less than 50 mg/kg and produce slight reduction of amenities.

**Other Liquid Substances** (for the purposes of Paragraph C of Regulation 5)

Substances other than those categorized in Categories A, B, C, and D above.

Anlage IV

## Anhang II

## Richtlinien für die Einstufung schädlicher flüssiger Stoffe

**Gruppe A**

Stoffe, die biologisch angesammelt werden und eine Gefahr für Wasserpflanzen und -tiere oder die menschliche Gesundheit bilden können oder die hochgiftig für Wasserpflanzen und -tiere sind (ausgedrückt durch Gefahrenstufe 4, bezeichnet durch eine mittlere Toleranzgrenze [TLm] von weniger als 1 ppm) sowie bestimmte Stoffe, die mäßig giftig für Wasserpflanzen und -tiere sind (ausgedrückt durch Gefahrenstufe 3, bezeichnet durch eine TLm von 1 oder mehr, aber weniger als 10 ppm), wenn zusätzlichen Faktoren im Gefahrenprofil oder besonderen Eigenschaften des Stoffes besondere Bedeutung beigemessen wird.

**Gruppe B**

Stoffe, die biologisch angesammelt, jedoch nur kurze Zeit — etwa eine Woche oder weniger — festgehalten werden, die eine Beeinträchtigung der aus dem Meer gewonnenen Nahrung hervorrufen können oder die mäßig giftig für Wasserpflanzen und -tiere sind (ausgedrückt durch Gefahrenstufe 3, bezeichnet durch eine TLm von 1 oder mehr, aber weniger als 10 ppm) sowie bestimmte Stoffe, die leicht giftig für Wasserpflanzen und -tiere sind (ausgedrückt durch Gefahrenstufe 2, bezeichnet durch eine TLm von 10 oder mehr, aber weniger als 100 ppm), wenn zusätzlichen Faktoren im Gefahrenprofil oder besonderen Eigenschaften des Stoffes besondere Bedeutung beigemessen wird.

**Gruppe C**

Stoffe, die leicht giftig für Wasserpflanzen und -tiere sind (ausgedrückt durch Gefahrenstufe 2, bezeichnet durch eine TLm von 10 oder mehr, aber weniger als 100 ppm) sowie bestimmte Stoffe, die praktisch ungiftig für Wasserpflanzen und -tiere sind (ausgedrückt durch Gefahrenstufe 1, bezeichnet durch eine TLm von 100 oder mehr, aber weniger als 1 000 ppm), wenn zusätzlichen Faktoren im Gefahrenprofil oder besonderen Eigenschaften des Stoffes besondere Bedeutung beigemessen wird.

**Gruppe D**

Stoffe, die praktisch ungiftig für Wasserpflanzen und -tiere sind (ausgedrückt durch Gefahrenstufe 1, bezeichnet durch eine TLm von 100 oder mehr, aber weniger als 1 000 ppm), die Flächenablagerungen auf dem Meeresgrund mit einem hohen biochemischen Sauerstoffbedarf (BSB) bilden, die sehr gefährlich für die menschliche Gesundheit sind — $LD_{50}$ weniger als 5 mg/kg —, die wegen der Beständigkeit, des Geruchs oder der giftigen oder Reizwirkung, welche die Benutzung der Strände möglicherweise beeinträchtigt, eine mäßige Beeinträchtigung der Annehmlichkeiten der Umwelt verursachen oder die mäßig gefährlich für die menschliche Gesundheit sind — $LD_{50}$ von 5 mg/kg oder mehr, aber weniger als 50 mg/kg — und die eine leichte Beeinträchtigung der Annehmlichkeiten der Umwelt verursachen.

**Sonstige flüssige Stoffe** (im Sinne des Abschnitts C der Regel 5)

Andere als die in die Gruppen A, B, C und D eingestuften Stoffe.

**Annex IV**

## Appendix III

### List of Noxious Liquid Substances carried in Bulk

| Substance | UN Number | Pollution Category for operational discharge (Paragraph B of Regulation 5) | Residual concentration (per cent by weight) | |
|---|---|---|---|---|
| | | | | (Paragraph D (1) of Regulation 5) |
| | I | II | III | IV Within the Baltic Sea Area |
| Acetaldehyde | 1089 | C | | |
| Acetic acid | 1842 | C | | |
| Acetic anhydride | 1715 | C | | |
| Acetone | 1090 | D | | |
| Acetone cyanohydrin | 1541 | A | | 0.05 |
| Acetyl chloride | 1717 | C | | |
| Acrolein | 1092 | A | | 0.05 |
| Acrylic acid *) | — | C | | |
| Acrylonitrile | 1093 | B | | |
| Adiponitrile | — | D | | |
| Alkylbenzene sulfonate | — | | | |
| (straight chain) | | C | | |
| (branched chain) | | B | | |
| Allyl alcohol | 1098 | B | | |
| Allyl chloride | 1100 | C | | |
| Alum (15 % solution) | — | D | | |
| Aminoethylethanolamine (Hydroxyethyl-ethylenediamine) *) | — | D | | |
| Ammonia (28 % aqueous) | 1005 | B | | |
| iso-Amyl acetate | 1104 | C | | |
| n-Amyl acetate | 1104 | C | | |
| n-Amyl alcohol | — | D | | |
| Aniline | 1547 | C | | |
| Benzene | 1114 | C | | |
| Benzyl alcohol | — | D | | |
| Benzyl chloride | 1738 | B | | |
| n-Butyl acetate | 1123 | D | | |
| sec-Butyl acetate | 1124 | D | | |
| n-Butyl acrylate | — | D | | |
| Butyl butyrate *) | — | B | | |
| Butylene glycol(s) | — | D | | |
| Butyl methacrylate | — | D | | |
| n-Butyraldehyde | 1129 | B | | |
| Butyric acid | — | B | | |
| Calcium hydroxide (solution) | — | D | | |
| Camphor oil | 1130 | B | | |
| Carbon disulphide | 1131 | A | | 0.005 |

*) Asterisk indicates that the substance has been provisionally included in this list and that further data are necessary in order to complete the evaluation of its environmental hazards, particularly in relation to living resources.

| Substance | UN Number | Pollution Category for operational discharge | Residual concentration (per cent by weight) | |
|---|---|---|---|---|
| | | (Paragraph B of Regulation 5) | | (Paragraph D (1) of Regulation 5) |
| | I | II | III | IV Within the Baltic Sea Area |
| Carbon tetrachloride | 1846 | B | | |
| Caustic potash (Potassium hydroxide) | 1814 | C | | |
| Chloroacetic acid | 1750 | C | | |
| Chloroform | 1888 | B | | |
| Chlorohydrins (crude) *) | — | D | | |
| Chloroprene *) | 1991 | C | | |
| Chlorosulphonic acid | 1754 | C | | |
| para-Chlorotoluene | — | B | | |
| Citric acid (10—25 %) | — | D | | |
| Creosote | 1334 | A | | 0.05 |
| Cresols | 2076 | A | | 0.05 |
| Cresylic acid | 2022 | A | | 0.05 |
| Crotonaldehyde | 1143 | B | | |
| Cumene | 1918 | C | | |
| Cyclohexane | 1145 | C | | |
| Cyclohexanol | — | D | | |
| Cyclohexanone | 1915 | D | | |
| Cyclohexylamine *) | — | D | | |
| para-Cymene (Isopropyltoluene) *) | 2046 | D | | |
| Decahydronaphthalene | 1147 | D | | |
| Decane *) | — | D | | |
| Diacetone alcohol *) | 1148 | D | | |
| Dibenzyl ether *) | — | C | | |
| Dichlorobenzenes | 1591 | A | | 0.05 |
| Dichloroethyl ether | 1916 | B | | |
| Dichloropropene — Dichloropropane mixture (D.D. Soil fumigant) | 2047 | B | | |
| Diethylamine | 1154 | C | | |
| Diethylbenzene (mixed isomers) | 2049 | C | | |
| Diethyl ether | 1155 | D | | |
| Diethylene triamine *) | 2079 | C | | |
| Diethylene glycol monoethyl ether | — | C | | |
| Diethylketone (3-Pentanone) | 1156 | D | | |
| Diisobutylene *) | 2050 | D | | |
| Diisobutyl ketone | 1157 | D | | |
| Diisopropanolamine | — | C | | |
| Diisopropylamine | 1158 | C | | |
| Diisopropyl ether *) | 1159 | D | | |
| Dimethylamine (40 % aqueous) | 1160 | C | | |
| Dimethylethanolamine (2-Dimethylaminoethanol) *) | 2051 | C | | |
| Dimethylformamide | — | D | | |
| 1, 4-Dioxane *) | 1165 | C | | |
| Diphenyl/Diphenyloxide mixtures *) | — | D | | |
| Dodecylbenzene | — | C | | |

*) Asterisk indicates that the substance has been provisionally included in this list and that further data are necessary in order to complete the evaluation of its environmental hazards, particularly in relation to living resources.

| Substance | UN Number | Pollution Category for operational discharge | Residual concentration (per cent by weight) | |
|---|---|---|---|---|
| | | (Paragraph B of Regulation 5) | | (Paragraph D (1) of Regulation 5) |
| | I | II | III | IV Within the Baltic Sea Area |
| Epichlorohydrin | 2023 | B | | |
| 2-Ethoxyethyl acetate *) | 1172 | D | | |
| Ethyl acetate | 1173 | D | | |
| Ethyl acrylate | 1917 | D | | |
| Ethyl amyl ketone *) | — | C | | |
| Ethylbenzene | 1175 | C | | |
| Ethyl cyclohexane | — | D | | |
| Ethylene chlorohydrin (2-Chloro-ethanol) | 1135 | D | | |
| Ethylene cyanohydrin *) | — | D | | |
| Ethylenediamine | 1604 | C | | |
| Ethylene dibromide | 1605 | B | | |
| Ethylene dichloride | 1184 | B | | |
| Ethylene glycol monethyl ether (Methyl cellosolve) | 1171 | D | | |
| 2-Ethylhexyl acrylate *) | — | D | | |
| 2-Ethylhexyl alcohol | — | C | | |
| Ethyl lactate *) | 1192 | D | | |
| 2-Ethyl 3-propylacrolein *) | — | B | | |
| Formaldehyde (37—50 % solution) | 1198 | C | | |
| Formic acid | 1779 | D | | |
| Furfuryl alcohol | — | C | | |
| Heptanoic acid *) | — | D | | |
| Hexamethylenediamine *) | 1783 | C | | |
| Hydrochloric acid | 1789 | D | | |
| Hydrofluoric acid (40 % aqueous) | 1790 | B | | |
| Hydrogen peroxide (greater than 60 %) | 2015 | C | | |
| Isobutyl acrylate | — | D | | |
| Isobutyl alcohol | 1212 | D | | |
| Isobutyl methacrylate | — | D | | |
| Isobutyraldehyde | 2045 | C | | |
| Isooctane *) | — | D | | |
| Isopentane | — | D | | |
| Isophorone | — | D | | |
| Isopropylamine | 1221 | C | | |
| Isopropyl cyclohexane | — | D | | |
| Isoprene | 1218 | D | | |
| Lactic acid | — | D | | |
| Mesityl oxide *) | 1229 | C | | |
| Methyl acetate | 1231 | D | | |
| Methyl acrylate | 1919 | C | | |
| Methylamyl alcohol | — | D | | |
| Methylene chloride | 1593 | B | | |
| 2-Methyl-5-Ethylpyridine *) | — | B | | |
| Methyl methacrylate | 1247 | D | | |
| 2-Methypentene *) | — | D | | |

*) Asterisk indicates that the substance has been provisionally included in this list and that further data are necessary in order to complete the evaluation of its environmental hazards, particularly in relation to living resources.

| Substance | UN Number | Pollution Category for operational discharge (Paragraph B of Regulation 5) | Residual concentration (per cent by weight) | |
|---|---|---|---|---|
| | | | | (Paragraph D (1) of Regulation 5) |
| | I | II | III | IV Within the Baltic Sea Area |
| alpha-Methylstyrene *) | — | D | | |
| Monochlorobenzene | 1134 | B | | |
| Monoethanolamine | — | D | | |
| Monoisopropanolamine | — | C | | |
| Monomethyl ethanolamine | — | C | | |
| Mononitrobenzene | — | C | | |
| Monoisopropylamine | — | C | | |
| Morpholine *) | 2054 | C | | |
| Naphthalene (molten) | 1334 | A | | 0.05 |
| Naphthenic acids *) | — | A | | 0.05 |
| Nitric acid (90 %) | 2031/2032 | C | | |
| 2-Nitropropane | — | D | | |
| ortho-Nitrotoluene | 1664 | C | | |
| Nonyl alcohol *) | — | C | | |
| Nonylphenol | — | C | | |
| n-Octanol | — | C | | |
| Oleum | 1831 | C | | |
| Oxalic acid (10—25 %) | — | D | | |
| Pentachloroethane | 1669 | B | | |
| n-Pentane | 1265 | C | | |
| Perchloroethylene (Tetrachloroethylene) | 1897 | B | | |
| Phenol | 1671 | B | | |
| Phosphoric acid | 1805 | D | | |
| Phosphorus (elemental) | 1338 | A | | 0.005 |
| Phthalic Anhydride (molten) | — | C | | |
| beta-Propiolactone *) | — | B | | |
| Propionaldehyde | 1275 | D | | |
| Propionic acid | 1848 | D | | |
| Propionic anhydride | — | D | | |
| n-Propyl acetate *) | 1276 | C | | |
| n-Propyl alcohol | 1274 | D | | |
| n-Propylamine | 1277 | C | | |
| Pyridine | 1282 | B | | |
| Silicon tetrachloride | 1818 | D | | |
| Sodium bichromate (solution) | — | C | | |
| Sodium hydroxide | 1824 | C | | |
| Sodium pentachlorophenate (solution) | — | A | | 0.05 |
| Styrene monomer | 2055 | C | | |
| Sulphuric acid | 1830/1831/1832 | C | | |
| Tallow | — | D | | |
| Tetraethyllead | 1649 | A | | 0.05 |
| Tetrahydrofuran | 2056 | D | | |
| Tetrahydronaphthalene | 1540 | C | | |
| Tetramethylbenzene | — | D | | |

*) Asterisk indicates that the substance has been provisionally included in this list and that further data are necessary in order to complete the evaluation of its environmental hazards, particularly in relation to living resources.

| Substance | UN Number | Pollution Category for operational discharge (Paragraph B of Regulation 5) | Residual concentration (per cent by weight) * | Residual concentration (per cent by weight) (Paragraph D (1) of Regulation 5) |
|---|---|---|---|---|
| | I | II | III | IV Within the Baltic Sea Area |
| Tetramethyllead | 1649 | A | | 0.05 |
| Titanium tetrachloride | — | D | | |
| Toluene | 1294 | C | | |
| Toluene diisocyanate *) | 2078 | B | | |
| Trichloroethane | — | C | | |
| Trichloroethylene | 1710 | B | | |
| Triethanolamine | — | D | | |
| Triethylamine | 1296 | C | | |
| Trimethylbenzene *) | — | C | | |
| Tritolyl phosphate (Tricresyl phosphate) *) | — | B | | |
| Turpentine (wood) | 1299 | B | | |
| Vinyl acetate | 1301 | C | | |
| Vinylidene chloride *) | 1303 | B | | |
| Xylenes (mixed isomers) | 1307 | C | | |

*) Asterisk indicates that the substance has been provisionally included in this list and that further data are necessary in order to complete the evaluation of its environmental hazards, particularly in relation to living resources.

**Anlage IV**

## Anhang III

### Liste der als Massengut beförderten schädlichen flüssigen Stoffe

| Stoff | Nummer (Vereinte Nationen) | Verschmutzungsgruppe für betriebsbedingtes Einleiten (Abschnitt B Regel 5) | Restkonzentration (Gewichtsprozente) | (Abschnitt D (1) der Regel 5) |
|---|---|---|---|---|
| | I | II | III | IV Im Ostseegebiet |
| Acetaldehyd | 1089 | C | | |
| Essigsäure | 1842 | C | | |
| Essigsäureanhydrid | 1715 | C | | |
| Aceton | 1090 | D | | |
| Acetoncyanhydrin | 1541 | A | | 0,05 |
| Acetylchlorid | 1717 | C | | |
| Acrolein | 1092 | A | | 0,05 |
| Acrylsäure *) | — | C | | |
| Acrylnitril | 1093 | B | | |
| Adiponitril | — | D | | |
| Alkylbenzolsulfonat | — | | | |
| (gerade Kette) | | C | | |
| (vernetzte Kette) | | B | | |
| Allylalkohol | 1098 | B | | |
| Allylchlorid | 1100 | C | | |
| Alaun (15%ige Lösung) | — | D | | |
| Aminoäthyl-äthanolamin (Hydroxyäthyläthylendiamin) *) | — | D | | |
| Ammoniak (28% wasserhaltig) | 1005 | B | | |
| iso-Amylacetat | 1104 | C | | |
| n-Amylacetat | 1104 | C | | |
| n-Amylalkohol | — | D | | |
| Anilin | 1547 | C | | |
| Benzol | 1114 | C | | |
| Benzylalkohol | — | D | | |
| Benzylchlorid | 1738 | B | | |
| n-Butylacetat | 1123 | D | | |
| sec-Butylacetat | 1124 | D | | |
| n-Butylacrylat | — | D | | |
| Butylbutyrat *) | — | B | | |
| Butylenglycol(e) | — | D | | |
| Butylmethacrylat | — | D | | |
| n-Butyraldehyd | 1129 | B | | |
| Buttersäure | — | B | | |
| Calciumhydroxyd (Lösung) | — | D | | |
| Kampheröl | 1130 | B | | |
| Schwefelkohlenstoff | 1131 | A | | 0,005 |

*) Der Stoff ist vorläufig in diese Liste aufgenommen worden; weitere Angaben sind erforderlich, um die Beurteilung seiner Gefährlichkeit für die Umwelt, insbesondere in bezug auf lebende Schätze, abzuschließen.

| Stoff | Nummer (Vereinte Nationen) | Verschmutzungsgruppe für betriebsbedingtes Einleiten | Restkonzentration (Gewichtsprozente) | |
|---|---|---|---|---|
| | | (Abschnitt B Regel 5) | | (Abschnitt D (1) der Regel 5) |
| | I | II | III | IV Im Ostseegebiet |
| Tetrachlorkohlenstoff | 1846 | B | | |
| Ätzkali (Kaliumhydroxyd) | 1814 | C | | |
| Chloressigsäure | 1750 | C | | |
| Chloroform | 1888 | B | | |
| Chlorhydrine (roh) *) | — | D | | |
| Chloropren *) | 1991 | C | | |
| Chlorsulfonsäure | 1754 | C | | |
| para-Chlortoluol | — | B | | |
| Zitronensäure (10—25%) | — | D | | |
| Kreosot | 1334 | A | | 0,05 |
| Kresole | 2076 | A | | 0,05 |
| Kresolsäure | 2022 | A | | 0,05 |
| Crotonaldehyd | 1143 | B | | |
| Cumol | 1918 | C | | |
| Cyclohexan | 1145 | C | | |
| Cyclohexanol | — | D | | |
| Cyclohexanon | 1915 | D | | |
| Cyclohexylamin *) | — | D | | |
| para-Cymol (Isopropyltoluol) *) | 2046 | D | | |
| Decahydronaphthalin | 1147 | D | | |
| Dekan *) | — | D | | |
| Diacetonalkohol *) | 1148 | D | | |
| Dibenzyläther *) | — | C | | |
| Dichlorbenzole | 1591 | A | | 0,05 |
| Dichloräthyläther | 1916 | B | | |
| Dichlorpropen-Dichlorpropan-Gemisch (D.D. Bodendesinfektionsmittel) | 2047 | B | | |
| Diäthylamin | 1154 | C | | |
| Diäthylbenzol (Isomerengemisch) | 2049 | C | | |
| Diäthyläther | 1155 | D | | |
| Diäthylentriamin *) | 2079 | C | | |
| Diäthylenglycol-monoäthyläther | — | C | | |
| Diäthylketon (3-Pentanon) | 1156 | D | | |
| Diisobutylen *) | 2050 | D | | |
| Diisobutylketon | 1157 | D | | |
| Diisopropanolamin | — | C | | |
| Diisopropylamin | 1158 | C | | |
| Diisopropyläther *) | 1159 | D | | |
| Dimethylamin (40% wasserhaltig) | 1160 | C | | |
| Dimethyläthanolamin (2-Dimethylaminoäthanol) *) | 2051 | C | | |
| Dimethylformamid | — | D | | |
| 1, 4-Dioxan *) | 1165 | C | | |
| Diphenyl/Diphenyloxyd-Gemische *) | — | D | | |
| Dodecylbenzol | — | C | | |
| Epichlorhydrin | 2023 | B | | |

*) Der Stoff ist vorläufig in diese Liste aufgenommen worden; weitere Angaben sind erforderlich, um die Beurteilung seiner Gefährlichkeit für die Umwelt, insbesondere in bezug auf lebende Schätze, abzuschließen.

| Stoff | Nummer (Vereinte Nationen) | Verschmutzungsgruppe für betriebsbedingtes Einleiten | Restkonzentration (Gewichtsprozente) | |
|---|---|---|---|---|
| | | (Abschnitt B Regel 5) | | (Abschnitt D (1) der Regel 5) |
| | I | II | III | IV Im Ostseegebiet |
| 2-Äthoxyäthylacetat *) | 1172 | D | | |
| Äthylacetat | 1173 | D | | |
| Äthylacrylat | 1917 | D | | |
| Äthylamylketon *) | — | C | | |
| Äthylbenzol | 1175 | C | | |
| Äthylcyclohexan | — | D | | |
| Äthylenchlorhydrin (2-Chloräthanol) | 1135 | D | | |
| Äthylencyanhydrin *) | — | D | | |
| Äthylendiamin | 1604 | C | | |
| Äthylendibromid | 1605 | B | | |
| Äthylendichlorid | 1184 | B | | |
| Äthylenglycol-monoäthyläther (Methylkolloidlösung) | 1171 | D | | |
| 2-Äthylhexylacrylat *) | — | D | | |
| 2-Äthylhexylalkohol | — | C | | |
| Äthyllactat *) | 1192 | D | | |
| 2-Äthyl 3-propylakrolein *) | — | B | | |
| Formaldehyd (37—50%ige Lösung) | 1198 | C | | |
| Ameisensäure | 1779 | D | | |
| Furfurylalkohol | — | C | | |
| Heptansäure *) | — | D | | |
| Hexamethylendiamin *) | 1783 | C | | |
| Salzsäure | 1789 | D | | |
| Flußsäure (40% wasserhaltig) | 1790 | B | | |
| Wasserstoffperoxyd (mehr als 60%) | 2015 | C | | |
| Isobutylacrylat | — | D | | |
| Isobutylalkohol | 1212 | D | | |
| Isobutylmethacrylat | — | D | | |
| Isobutyraldehyd | 2045 | C | | |
| Isooktan *) | — | D | | |
| Isopentan | — | D | | |
| Isophoron | — | D | | |
| Isopropylamin | 1221 | C | | |
| Isopropylcyclohexan | — | D | | |
| Isopren | 1218 | D | | |
| Milchsäure | — | D | | |
| Mesityloxid *) | 1229 | C | | |
| Methylacetat | 1231 | D | | |
| Methylacrylat | 1919 | C | | |
| Methylamylalkohol | — | D | | |
| Methylenchlorid | 1593 | B | | |
| 2-Methyl-5-äthylpyridin *) | — | B | | |
| Methylmethacrylat | 1247 | D | | |
| 2-Methylpenten *) | — | D | | |
| alpha-Methylstyrol *) | — | D | | |
| Monochlorbenzol | 1134 | B | | |

*) Der Stoff ist vorläufig in diese Liste aufgenommen worden; weitere Angaben sind erforderlich, um die Beurteilung seiner Gefährlichkeit für die Umwelt, insbesondere in bezug auf lebende Schätze, abzuschließen.

| Stoff | Nummer (Vereinte Nationen) | Verschmutzungsgruppe für betriebsbedingtes Einleiten | Restkonzentration (Gewichtsprozente) | |
|---|---|---|---|---|
| | | (Abschnitt B Regel 5) | | (Abschnitt D (1) der Regel 5) |
| | I | II | III | IV Im Ostseegebiet |
| Monoäthanolamin | — | D | | |
| Monoisopropanolamin | — | C | | |
| Monomethyläthanolamin | — | C | | |
| Mononitrobenzol | — | C | | |
| Monoisopropylamin | — | C | | |
| Morpholin *) | 2054 | C | | |
| Naphthalin (geschmolzen) | 1334 | A | | 0,05 |
| Naphthensäuren *) | — | A | | 0,05 |
| Salpetersäure (90%) | 2031/2032 | C | | |
| 2-Nitropropan | — | D | | |
| ortho-Nitrotoluol | 1664 | C | | |
| Nonylalkohol *) | — | C | | |
| Nonylphenol | — | C | | |
| n-Oktanol | — | C | | |
| Oleum | 1831 | C | | |
| Oxalsäure (10—25%) | — | D | | |
| Pentachloräthan | 1669 | B | | |
| n-Pentan | 1265 | C | | |
| Perchloräthylen (Tetrachloräthylen) | 1897 | B | | |
| Phenol | 1671 | B | | |
| Phosphorsäure | 1805 | D | | |
| Phosphor (elementar) | 1338 | A | | 0,005 |
| Phthalsäureanhydrid (geschmolzen) | — | C | | |
| beta-Propiolakton *) | — | B | | |
| Propionaldehyd | 1275 | D | | |
| Propionsäure | 1848 | D | | |
| Propionanhydrid | — | D | | |
| n-Propylacetat *) | 1276 | C | | |
| n-Propylalkohol | 1274 | D | | |
| n-Propylamin | 1277 | C | | |
| Pyridin | 1282 | B | | |
| Siliciumtetrachlorid | 1818 | D | | |
| Natriumbichromat (Lösung) | — | C | | |
| Natriumhydroxyd | 1824 | C | | |
| Natrium-Pentachlorphenolat (Lösung) | — | A | | 0,05 |
| Styrol monomer | 2055 | C | | |
| Schwefelsäure | 1380/1831 1832 | C | | |
| Talg | — | D | | |
| Tetraäthylblei | 1649 | A | | 0,05 |
| Tetrahydrofuran | 2056 | D | | |
| Tetrahydronaphthalin | 1540 | C | | |
| Tetramethylbenzol | — | D | | |
| Tetramethylblei | 1649 | A | | 0,05 |
| Titantetrachlorid | — | D | | |
| Toluol | 1294 | C | | |

*) Der Stoff ist vorläufig in diese Liste aufgenommen worden; weitere Angaben sind erforderlich, um die Beurteilung seiner Gefährlichkeit für die Umwelt, insbesondere in bezug auf lebende Schätze, abzuschließen.

| Stoff | Nummer (Vereinte Nationen) | Verschmutzungsgruppe für betriebsbedingtes Einleiten | Restkonzentration (Gewichtsprozente) | |
|---|---|---|---|---|
| | | (Abschnitt B Regel 5) | | (Abschnitt D (1) der Regel 5) |
| | I | II | III | IV Im Ostseegebiet |
| Toluoldiisocyanat *) | 2078 | B | | |
| Trichloräthan | — | C | | |
| Trichloräthylen | 1710 | B | | |
| Triäthanolamin | — | D | | |
| Triäthylamin | 1296 | C | | |
| Trimethylbenzol *) | — | C | | |
| Tritolylphosphat *) (Trikresylphosphat) | — | B | | |
| Terpentin (Holz) | 1299 | B | | |
| Vinylacetat | 1301 | C | | |
| Vinylidenchlorid *) | 1303 | B | | |
| Xylole (Isomerengemisch) | 1307 | C | | |

*) Der Stoff ist vorläufig in diese Liste aufgenommen worden; weitere Angaben sind erforderlich, um die Beurteilung seiner Gefährlichkeit für die Umwelt, insbesondere in bezug auf lebende Schätze, abzuschließen.

**Annex IV**

## Appendix IV

### List of other Liquid Substances carried in Bulk

Acetonitrile (Methyl cyanide)
tert-Amyl alcohol
n-Butyl alcohol
Butyrolactone
Calcium chloride (solution)
Castor oil
Citric juices
Coconut oil
Cod liver oil
iso-Decyl alcohol
n-Decyl alcohol
Decyl octyl alcohol
Dibutyl ether
Diethanolamine
Diethylene glycol
Dipentene
Dipropylene glycol
Ethyl alcohol
Ethylene glycol
Fatty alcohols ($C_{12}$—$C_{20}$)
Glycerine
n-Heptane
Heptene (mixed isomers)
n-Hexane
Ligroin
Methyl alcohol
Methylamyl acetate
Methyl ethyl ketone (2-butanone)
Milk
Molasses
Olive Oil
Polypropylene glycol
iso-Propyl acetate
iso-Propyl alcohol
Propylene glycol
Propylene oxide
Propylene tetramer
Propylene trimer
Sorbitol
Sulphur (liquid)
Tridecanol
Triethylene glycol
Triethylenetetramine
Tripropylene glycol
Water
Wine

Anlage IV

## Anhang IV

### Liste sonstiger als Massengut beförderter flüssiger Stoffe

Acetonitril (Methylcyanid)
tert-Amylalkohol
n-Butylalkohol
Butyrolacton
Calciumchlorid (Lösung)
Rizinusöl
Zitronensäfte
Kokosnußöl
Dorschlebertran
iso-Decylalkohol
n-Decylalkohol
Decyloctylalkohol
Dibutyläther
Diäthanolamin
Diäthylenglycol
Dipenten
Dipropylenglycol
Äthylalkohol
Äthylenglycol
Fettalkohole ($C_{12}$-$C_{20}$)
Glyzerin
n-Heptan
Hepten (Isomerengemisch)
n-Hexan
Ligroin
Methylalkohol
Methylamylacetat
Methyläthylketon (2-Butanon)
Milch
Melasse
Olivenöl
Polypropylenglycol
iso-Propylacetat
iso-Propylalkohol
Propylenglycol
Propylenoxyd
Propylen tetramer
Propylen trimer
Sorbit
Schwefel (flüssig)
Tridekanol
Triäthylenglycol
Triäthylentetramin
Tripropylenglycol
Wasser
Wein

**Annex IV**

## Appendix V

## Cargo Record Books for Ships carrying Noxious Liquid Substances in Bulk

Name of ship ..........

Cargo carrying capacity of each tank in cubic metres ..........

Voyage from .......... to ..........

a) **Loading of cargo**

1. Date and place of loading
2. Name and category of cargo(es) loaded
3. Identity of tank(s) loaded

b) **Transfer of cargo**

4. Date of transfer
5. Identity of tank(s) (i) From (ii) To
6. Was (were) tank(s) in 5 (i) emptied?
7. If not, quantity remaining

c) **Unloading of cargo**

8. Date and place of unloading
9. Identity of tank(s) unloaded
10. Was (were) tank(s) emptied?
11. If not, quantity remaining in tank(s)
12. Is (are) tank(s) to be cleaned?
13. Amount transferred to slop tank
14. Identity of slop tank

d) **Ballasting of cargo tanks**

15. Identity of tank(s) ballasted
16. Date and position of ship at start of ballasting

e) **Cleaning of cargo tanks**

**Category A substances**

17. Identity of tank(s) cleaned
18. Date and location of cleaning
19. Method(s) of cleaning
20. Location of reception facility used
21. Concentration of effluent when discharge to reception facility stopped
22. Quantity remaining in tank
23. Procedure and amount of water introduced into tank in final cleaning
24. Location, date of discharge into the sea
25. Procedure and equipment used in discharge into the sea

.......... Signature of Master

**Anlage IV**

## Anhang V

## Ladungstagebuch für Schiffe, die schädliche flüssige Stoffe als Massengut befördern

Name des Schiffes ..........

Fassungsvermögen jedes Tanks in Kubikmeter ..........

Reise von ..........

nach ..........

a) **Beladen**

1. Tag und Ort des Beladens
2. Bezeichnung und Gruppe der aufgenommenen Ladung(en)
3. Bezeichnung des (der) beladenen Tanks

b) **Umladen**

4. Tag des Umladens
5. Bezeichnung des (der) Tanks i) von ii) nach
6. Wurde(n) der (die) unter 5 i) aufgeführte(n) Tank(s) geleert?
7. Wenn nicht, verbleibende Menge

c) **Entladen**

8. Tag und Ort des Entladens
9. Bezeichnung des (der) entladenen Tanks
10. Wurde(n) der (die) Tank(s) geleert?
11. Wenn nicht, in dem (den) Tank(s) verbleibende Menge
12. Muß (Müssen) der (die) Tank(s) gereinigt werden?
13. In einen Setztank umgeladene Menge
14. Bezeichnung des Setztanks

d) **Füllen von Ladetanks mit Ballast**

15. Bezeichnung des (der) gefüllten Tanks
16. Tag und Schiffsposition bei Beginn des Füllens mit Ballast

e) **Reinigen der Ladetanks**

**Stoffe der Gruppe A**

17. Bezeichnung des (der) gereinigten Tanks
18. Tag und Standort während der Reinigung
19. Reinigungsmethode(n)
20. Standort der benutzten Auffanganlage
21. Konzentration des Ausflusses bei Beendigung des Einleitens in die Auffanganlage
22. Im Tank verbleibende Menge
23. Bei der Abschlußreinigung des Tanks angewendetes Verfahren und dabei eingeführte Wassermenge
24. Standort, Tag des Einleitens ins Meer
25. Beim Einleiten ins Meer angewendetes Verfahren und dabei verwendete Ausrüstung

.......... Unterschrift des Kapitäns

**Category B, C, and D substances**

26. Washing procedure used
27. Quantity of water used
28. Date, location of discharge into the sea
29. Procedure and equipment used in discharge into the sea

f) **Transfer of dirty ballast water**

30. Identity of tank(s)
31. Date and position of ship at start of discharge into the sea
32. Date and position of ship at finish of discharge into the sea
33. Ship's speed(s) during discharge
34. Quantity discharged into the sea
35. Quantity of polluted water transferred to slop tank(s) (identify slop tanks(s))
36. Date and port of discharge to reception facilities (if applicable)

g) **Transfer from slop tank/disposal of residue**

37. Identity of slop tank(s)
38. Quantity disposed from each tank
39. Method of disposal of residue:
    (a) Reception facilities
    (b) Mixed with cargo
    (c) Transferred to another (other) tank(s) (identify tank(s))
    (d) Other method
40. Date and port of disposal of residue

h) **Accidental or other exceptional discharge**

41. Date and time of occurrence
42. Place or position of ship at time of occurrence
43. Approximate quantity, name and category of substance
44. Circumstances of discharge or escape and general remarks.

........................................................ Signature of Master

**Stoffe der Gruppen B, C und D**

26. Angewendetes Waschverfahren
27. Verwendete Wassermenge
28. Tag, Standort beim Einleiten ins Meer
29. Beim Einleiten ins Meer angewendetes Verfahren und dabei verwendete Ausrüstung

f) **Umladen schmutzigen Ballastwassers**

30. Bezeichnung des (der) Tanks
31. Tag und Schiffsposition bei Beginn des Einleitens ins Meer
32. Tag und Schiffsposition bei Beendigung des Einleitens ins Meer
33. Geschwindigkeit(en) des Schiffes während des Einleitens
34. In das Meer eingeleitete Menge
35. Menge von verschmutztem Wasser, die in den (die) Setztank(s) umgeladen wurde (Bezeichnung des (der) Setztanks)
36. (Gegebenenfalls) Tag und Hafen, in dem ein Einleiten in Auffanganlagen erfolgt

g) **Umladen aus dem Setztank — Beseitigung des Rückstands**

37. Bezeichnung des (der) Setztanks
38. Aus jedem Tank beseitigte Menge
39. Methode der Beseitigung des Rückstands:
    a) Auffanganlagen
    b) Mit Ladung vermischt
    c) In (einen) andere(n) Tank(s) umgeladen (Bezeichnung des (der) Tanks)
    d) Sonstige Methode
40. Tag und Hafen, in dem der Rückstand beseitigt wurde

h) **Unfallbedingtes oder durch außergewöhnliche Umstände bedingtes Einleiten**

41. Tag und Zeitpunkt des Vorfalls
42. Ort oder Schiffsposition zur Zeit des Vorfalls
43. Ungefähre Menge, Bezeichnung und Gruppe des Stoffes
44. Umstände des Einleitens oder Entweichens und allgemeine Bemerkungen

............................................ Unterschrift des Kapitäns

**Annex V**

## Exceptions from the General Prohibition of Dumping of Waste and other Matter in the Baltic Sea Area

**Regulation 1**

In accordance with Paragraph 2 of Article 9 of the present Convention the prohibition of dumping shall not apply to the disposal at sea of dredged spoils provided that:

1. they do not contain significant quantities and concentrations of substances to be defined by the Commission and listed in Annexes I and II of the present Convention; and
2. the dumping is carried out under a prior special permit given by the appropriate national authority, either
   a) within the area of the territorial sea of the Contracting Party; or
   b) outside the area of the territorial sea, whenever necessary, after prior consultations in the Commission.

When issuing such permits the Contracting Party shall comply with the provisions in Regulation 3 of this Annex.

**Regulation 2**

1. The appropriate national authority referred to in Paragraph 2 of Article 9 of the present Convention shall:

a) issue special permits provided for in Regulation 1 of this Annex;

b) keep records of the nature and quantities of matter permitted to be dumped and the location, time and method of dumping;

c) collect available information concerning the nature and quantities of matter that has been dumped in the Baltic Sea Area recently and up to the coming into force of the present Convention, provided that the dumped matter in question could be liable to contaminate water or organisms in the Baltic Sea Area, to be caught by fishing equipment, or otherwise to give rise to harm, and the location, time and method of such dumping.

2. The appropriate national authority shall issue special permits in accordance with Regulation 1 of this Annex in respect of matter intended for dumping in the Baltic Sea Area:

a) loaded in its territory;

b) loaded by a vessel or aircraft registered in its territory or flying its flag, when the loading occurs in the territory of a State not Party to the present Convention.

3. When issuing permits under Sub-Paragraph 1 a) above, the appropriate national authority shall comply with Regulation 3 of this Annex, together with such additional criteria, measures and requirements as they may consider relevant.

4. Each Contracting Party shall report to the Commission, and where appropriate to other Contracting Parties, the information specified in Sub-Paragraph 1 c) of Regulation 2 of this Annex. The procedure to be followed and the nature of such reports shall be determined by the Commission.

**Anlage V**

## Ausnahmen vom allgemeinen Verbot des Einbringens von Abfällen und sonstigen Stoffen im Ostseegebiet

**Regel 1**

Nach Artikel 9 Absatz 2 des Übereinkommens gilt das Verbot des Einbringens nicht für die Beseitigung von Baggergut auf See,

1. sofern es keine erheblichen, von der Kommission zu bestimmenden Mengen und Konzentrationen von Stoffen enthält, die in den Anlagen I und II aufgeführt sind, und
2. sofern das Einbringen auf Grund einer vorherigen Sondererlaubnis der zuständigen innerstaatlichen Dienststelle entweder
   a) im Bereich des Küstenmeers der Vertragspartei erfolgt oder
   b) soweit erforderlich außerhalb des Bereichs des Küstenmeers nach vorherigen Konsultationen in der Kommission erfolgt.

Bei der Erteilung derartiger Erlaubnisse hat die Vertragspartei die Regel 3 zu beachten.

**Regel 2**

(1) Die in Artikel 9 Absatz 2 des Übereinkommens bezeichnete zuständige innerstaatliche Dienststelle

a) erteilt die in Regel 1 vorgesehenen Sondererlaubnisse;

b) führt Buch über Art und Menge der Stoffe, deren Einbringen erlaubt wurde, und über Ort, Zeit und Methode des Einbringens;

c) sammelt die verfügbaren Informationen über Art und Menge der Stoffe, die kürzlich und bis zum Inkrafttreten des Übereinkommens im Ostseegebiet eingebracht wurden, sofern die betreffenden eingebrachten Stoffe zu einer Verseuchung von Wasser oder Lebewesen im Ostseegebiet führen, sich in Fischereigeräten verfangen oder auf andere Weise Schäden verursachen könnten, sowie über Ort, Zeit und Methode dieses Einbringens.

(2) Die zuständige innerstaatliche Dienststelle erteilt nach Regel 1 Sondererlaubnisse für Stoffe, die für das Einbringen im Ostseegebiet bestimmt sind, wenn sie

a) in ihrem Hoheitsgebiet geladen werden;

b) von einem in ihrem Hoheitsgebiet eingetragenen oder ihre Flagge führenden Wasser- oder Luftfahrzeug geladen werden und wenn das Laden im Hoheitsgebiet eines Staates erfolgt, der nicht Vertragspartei ist.

(3) Bei der Erteilung von Erlaubnissen nach Absatz 1 Buchstabe a hat die zuständige innerstaatliche Dienststelle die Regel 3 sowie alle sonstigen von ihr für sachdienlich erachteten zusätzlichen Kriterien, Maßnahmen und Anforderungen zu beachten.

(4) Jede Vertragspartei berichtet der Kommission und gegebenenfalls den anderen Vertragsparteien über die in Absatz 1 Buchstabe c bezeichneten Informationen. Das dabei anzuwendende Verfahren und die Art dieser Berichte werden von der Kommission bestimmt.

**Regulation 3**

When issuing special permits according to Regulation 1 of this Annex the appropriate national authority shall take into account:

1. Quantity of dredged spoils to be dumped.
2. The content of the matter referred to in Annexes I and II of the present Convention.
3. Location (e.g. co-ordinates of the dumping area, depth and distance from coast) and its relation to areas of special interest (e.g. amenity areas, spawning, nursery and fishing areas, etc.).
4. Water characteristics, if dumping is carried out outside the territorial sea, consisting of:
   a) hydrographic properties (e. g. temperature, salinity, density, profile);
   b) chemical properties (e. g. pH, dissolved oxygen, nutrients);
   c) biological properties (e. g. primary production and benthic animals).

   The data should include sufficient information on the annual mean levels and the seasonal variation of the properties mentioned in this Paragraph.
5. The existence and effects of other dumping which may have been carried out in the dumping area.

**Regel 3**

Bei der Erteilung von Sondererlaubnissen nach Regel 1 berücksichtigt die zuständige innerstaatliche Dienststelle

1. die Menge des einzubringenden Baggerguts;
2. den Gehalt an den in den Anlagen I und II bezeichneten Stoffen;
3. den Ort (z. B. Koordinaten des Einbringungsgebiets, Wassertiefe und Entfernung von der Küste) und die Lage im Verhältnis zu Gebieten von besonderem Interesse (z. B. Erholungsgebieten, Laich-, Aufzucht- und Fischereigebieten usw.);
4. die Eigenschaften des Wassers, wenn das Einbringen außerhalb des Küstenmeers erfolgt, bestehend aus
   a) den hydrographischen Eigenschaften (z. B. Temperatur, Salzgehalt, Dichte, Profil),
   b) den chemischen Eigenschaften (z. B. pH-Wert, gelöster Sauerstoff, Nährstoffe),
   c) den biologischen Eigenschaften (z. B. Primärproduktion und Tierwelt des Meeresgrunds).

   Die Angaben sollen ausreichende Informationen über die jährlichen Durchschnittswerte und die jahreszeitliche Schwankung der in diesem Absatz genannten Eigenschaften enthalten;
5. Vorhandensein und Auswirkung sonstigen Einbringens, das möglicherweise im Einbringungsgebiet vorgenommen wurde.

**Regulation 4**

Reports made in accordance with Paragraph 5 of Article 9 of the present Convention shall include the following information:

1. Location of dumping, characteristics of dumped material, and counter measures taken:
   a) location (e. g. co-ordinates of the accidental dumping site, depth and distance from the coast);
   b) method of deposit;
   c) quantity and composition of dumped matter as well as its physical (e. g. solubility and density), chemical and biochemical e. g. (oxygen demand, nutrients), and biological properties (e. g. presence of viruses, bacteria, yeasts, parasites);
   d) toxicity;
   e) content of the substances referred to in Annexes I and II of the present Convention;
   f) dispersal characteristics (e. g. effects of currents and wind, and horizontal transport and vertical mixing);
   g) water characteristics (e. g. temperature, pH, redox conditions, salinity and stratification);
   h) bottom characteristics (e. g. topography, geological characteristics and redox conditions);
   i) counter measures taken and follow-up operations carried out or planned.
2. General considerations and conditions:
   a) possible effects on amenities (e. g. floating or stranded material, turbidity, objectionable odour, discolouration and foaming);

**Regel 4**

Die nach Artikel 9 Absatz 5 gemachten Meldungen müssen folgende Angaben enthalten:

1. Ort des Einbringens, Beschreibung des eingebrachten Materials und Gegenmaßnahmen:
   a) Ort (z. B. Koordinaten des Ortes, an dem das unfallbedingte Einbringen erfolgte, Wassertiefe und Entfernung von der Küste);
   b) angewendete Methode;
   c) Menge und Zusammensetzung der eingebrachten Stoffe sowie ihre physikalischen (z. B. Löslichkeit und Dichte), chemischen und biochemischen (z. B. Sauerstoffbedarf, Nährstoffe) und biologischen Eigenschaften (z. B. Vorhandensein von Viren, Bakterien, Hefepilzen und Parasiten);
   d) Giftigkeit;
   e) Gehalt an den in den Anlagen I und II bezeichneten Stoffen;
   f) Beschreibung der Ausbreitung (z. B. Wirkung von Strömungen und Wind, waagerechte Fortbewegung und senkrechtes Mischen);
   g) Beschreibung des Wassers (z. B. Temperatur, pH-Wert, Redoxbedingungen, Salzgehalt und Schichtung);
   h) Beschreibung des Bodens (z. B. Topographie, Geologie und Redoxbedingungen);
   i) Gegenmaßnahmen und Folgemaßnahmen, die durchgeführt oder geplant sind.
2. Allgemeine Erwägungen und Bedingungen:
   a) mögliche Auswirkungen auf die Annehmlichkeiten der Umwelt (z. B. treibende oder angetriebene Stoffe, Trübung, unangenehmer Geruch, Verfärbung und Schaumbildung);

b) possible effect on marine life, fish and shellfish culture, fish stocks and fisheries, seaweed harvesting and cultures; and

c) possible effects on other uses of the sea (e. g. impairment of water quality for industrial use, underwater corrosion of structures, interference with ship operations from floating materials, interference with fishing or navigation and protection of areas of special importance for scientific or conservation purposes).

b) mögliche Auswirkung auf die Tier- und Pflanzenwelt des Meeres, Fisch- und Weichtierzucht, Fischbestände und Fischerei, Algenernte und -zucht sowie

c) mögliche Auswirkung auf die sonstige Nutzung des Meeres (z. B. Beeinträchtigung der Qualität des Wassers für industrielle Zwecke, Unterwasserkorrosion von Bauwerken, Behinderung des Schiffsverkehrs durch treibende Gegenstände, Behinderung der Fischerei oder Schiffahrt und Schutz der Gebiete, die von besonderer Bedeutung für wissenschaftliche Zwecke oder Zwecke des Naturschutzes sind).

## Annex VI

### Co-operation in Combatting Marine Pollution

**Regulation 1**

For the purposes of this Annex:

1. "Ship" means a vessel of any type whatsoever operating in the marine environment and includes hydrofoil boats, air-cushion vehicles, submersibles, floating craft and fixed or floating platforms.

2. "Administration" means the Government of the State under whose authority the ship is operating. With respect to a ship entitled to fly a flag of any State, the Administration is the Government of that State. With respect to fixed or floating platforms engaged in exploration and exploitation of the sea-bed and subsoil thereof adjacent to the coast over which the coastal State exercises sovereign rights for the purposes of exploration and exploitation of their natural resources, the Administration is the Government of the coastal State concerned.

3. a) "Discharge", in relation to harmful substances or effluents containing such substances, means any release howsoever caused from a ship and includes any escape, disposal, spilling, leaking, pumping, emitting or emptying.

   b) "Discharge" does not include:

      (i) dumping within the meaning of the Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter done at London on 29 December 1972; or

      (ii) release of harmful substances directly arising from the exploration, exploitation and associated offshore processing of sea-bed mineral resources; or

      (iii) release of harmful substances for purposes of legitimate scientific research into pollution abatement or control.

**Regulation 2**

The Contracting Parties undertake to maintain ability to combat spillages of oil and other harmful substances on the sea. This ability shall include adequate equipment, ships and manpower prepared for operations in coastal waters as well as on the high sea.

**Regulation 3**

The Contracting Parties shall, without prejudice to Paragraph 4 of Article 4 of the present Convention, develop and apply, individually or in co-operation, surveillance activities covering the Baltic Sea Area, in order to spot and monitor oil and other harmful substances released into the sea.

**Regulation 4**

In the case of loss overboard of harmful substances in packages, freight containers, portable tanks, or road and rail tank wagons, the Contracting Parties shall co-operate in the salvage and recovery of such packages, containers or tanks so as to minimize the danger to the environment.

## Anlage VI

### Zusammenarbeit bei der Bekämpfung der Meeresverschmutzung

**Regel 1**

Im Sinne dieser Anlage haben die nachstehenden Ausdrücke folgende Bedeutung:

1. Der Ausdruck „Schiff" bezeichnet ein Fahrzeug jeder Art, das in der Meeresumwelt betrieben wird; er umfaßt Tragflächenboote, Luftkissenfahrzeuge, Unterwassergerät, schwimmendes Gerät und feste oder schwimmende Plattformen.

2. Der Ausdruck „Verwaltung" bezeichnet die Regierung des Staates, unter dessen Hoheitsgewalt das Schiff betrieben wird. Bei einem Schiff, das berechtigt ist, die Flagge eines Staates zu führen, ist die Verwaltung die Regierung dieses Staates. Bei festen oder schwimmenden Plattformen, die zur Erforschung und Ausbeutung des an die Küste angrenzenden Meeresgrunds und Meeresuntergrunds eingesetzt sind, über die der Küstenstaat Hoheitsrechte in bezug auf die Erforschung und Ausbeutung ihrer Naturschätze ausübt, ist die Verwaltung die Regierung des betreffenden Küstenstaats.

3. a) Der Ausdruck „Einleiten" in bezug auf Schadstoffe oder solche Stoffe enthaltende Ausflüsse bezeichnet jedes von einem Schiff aus erfolgende Freisetzen, unabhängig von seiner Ursache; er umfaßt jedes Entweichen, Absetzen, Auslaufen, Lecken, Pumpen, Auswerfen oder Entleeren.

   b) Der Ausdruck „Einleiten" umfaßt nicht

      i) das Einbringen im Sinne des Londoner Übereinkommens vom 29. Dezember 1972 über die Verhütung der Meeresverschmutzung durch das Einbringen von Abfällen und anderen Stoffen;

      ii) das Freisetzen von Schadstoffen, das sich unmittelbar aus der Erforschung, Ausbeutung und damit zusammenhängenden auf See stattfindenden Verarbeitung von Bodenschätzen des Meeresgrunds ergibt, oder

      iii) das Freisetzen von Schadstoffen für Zwecke der rechtmäßigen wissenschaftlichen Forschung auf dem Gebiet der Bekämpfung oder Überwachung der Verschmutzung.

**Regel 2**

Die Vertragsparteien verpflichten sich, dafür zu sorgen, daß ausgelaufenes Öl oder sonstige Schadstoffe auf See jederzeit bekämpft werden können. Hierzu gehören angemessene Ausrüstungen, Schiffe und Arbeitskräfte, die für die Tätigkeit in Küstengewässern sowie auf Hoher See vorbereitet sind.

**Regel 3**

Die Vertragsparteien werden unbeschadet des Artikels 4 Absatz 4 des Übereinkommens einzeln oder gemeinsam Überwachungsmaßnahmen im Ostseegebiet entwickeln und anwenden, um in das Meer abgelassenes Öl und sonstige Schadstoffe festzustellen und anzuzeigen.

**Regel 4**

Gehen Schadstoffe in Verpackungen, Containern, ortsbeweglichen Behältern oder Straßen- und Schienentankwagen über Bord, so arbeiten die Vertragsparteien bei der Bergung und Rettung dieser Packungen, Container oder Behälter zusammen, um die Gefahr für die Umwelt auf ein Mindestmaß zu beschränken.

**Regulation 5**

1. The Contracting Parties shall develop and apply a system for receiving, channeling and dispatching reports on significant spillages of oil or other harmful substances observed at sea, as well as any incident causing or likely to cause any kind of significant pollution.

2. The Contracting Parties shall request masters of ships and pilots of aircraft to report without delay in accordance with this system on significant spillages of oil or other harmful substances observed at sea. Such reports should as far as possible contain the following data: time, position, wind and sea conditions, and kind, extent and probable source of the spill observed.

3. The master of a ship involved in an incident referred to in Paragraph 1 of this Regulation, or other person having charge of the ship, shall without delay and to the fullest extent possible report in accordance with this system and with the provisions of the Appendix to the present Annex.

4. Each Contracting Party undertakes to issue instructions to its maritime inspection vessels and aircraft and to other appropriate services, to report to its authorities any observation or incident referred to in Paragraph 1 of this Regulation. Such reports shall as far as possible contain the data referred to in Paragraphs 2 or 3 of this Regulation respectively, as well as possible indications on the spreading or drifting tendencies of the spill in question.

5. Whenever a Contracting Party is aware of a casualty or the presence of spillages of oil or other harmful substances in the Baltic Sea Area likely to constitute a serious threat to the marine environment of the Baltic Sea Area or the coast or related interests of any other Contracting Party, it shall without delay transmit all relevant information thereon to the Contracting Party which may be affected by the pollutant and, as regards ship casualty incidents, to the Administration of the ship involved.

**Regulation 6**

Each Contracting Party shall request masters of ships flying its flag to provide, in case of an incident, on request by the proper authorities, such detailed information about the ship and its cargo which is relevant to actions for preventing or combatting pollution of the sea, and to co-operate with these authorities.

**Regulation 7**

1. a) The Contracting Parties shall as soon as possible agree bilaterally or multilaterally on those regions of the Baltic Sea Area in which they will take action for combatting or salvage activities whenever a significant spillage of oil or other harmful substances or any incidents causing or likely to cause pollution within the Baltic Sea Area have occurred or are likely to occur. Such agreements shall not prejudice any other agreements concluded between Contracting Parties concerning the same subject. The neighbouring States shall ensure the harmonization of the different agreements. The Contracting Parties shall inform each other about such agreements.

The Contracting Parties may ask the Commission for assistance to reach agreement, if needed.

**Regel 5**

(1) Die Vertragsparteien werden ein System zur Entgegennahme, Weiterleitung und Absendung von Meldungen über umfangreiche treibende Felder von Öl oder sonstigen Schadstoffen, die auf See beobachtet werden, sowie über jedes Ereignis, das eine erhebliche Verschmutzung verursacht oder verursachen könnte, entwickeln und anwenden.

(2) Die Vertragsparteien fordern die Kapitäne von Schiffen und die Führer von Luftfahrzeugen auf, umfangreiche treibende Felder von Öl oder sonstigen Schadstoffen, die auf See beobachtet werden, unverzüglich in Übereinstimmung mit diesem System zu melden. Diese Meldungen sollen nach Möglichkeit folgende Angaben enthalten: Zeit, Position, Wind- und Seeverhältnisse sowie Art, Ausmaß und wahrscheinliche Ursache des beobachteten Feldes.

(3) Der Kapitän eines an einem in Absatz 1 bezeichneten Ereignis beteiligten Schiffes oder die sonstige für das Schiff verantwortliche Person macht unverzüglich und möglichst ausführlich in Übereinstimmung mit diesem System und nach Maßgabe des Anhangs Meldung.

(4) Jede Vertragspartei verpflichtet sich, ihren See-Überwachungsschiffen und -luftfahrzeugen und sonstigen in Frage kommenden Einrichtungen Weisung zu erteilen, ihren Dienststellen jede Beobachtung oder jedes Ereignis nach Absatz 1 zu melden. Diese Meldungen haben nach Möglichkeit die in Absatz 2 beziehungsweise 3 genannten Angaben sowie mögliche Hinweise auf die Ausbreitungs- oder Drifttendenzen des betreffenden Feldes zu enthalten.

(5) Sobald eine Vertragspartei von einem Unfall oder dem Vorhandensein von treibenden Feldern von Öl oder sonstigen Schadstoffen im Ostseegebiet Kenntnis hat, die eine ernste Bedrohung der Meeresumwelt im Ostseegebiet oder der Küste oder der damit zusammenhängenden Interessen einer anderen Vertragspartei darstellen könnten, übermittelt sie unverzüglich alle einschlägigen Informationen derjenigen Vertragspartei, die durch den Schmutzstoff betroffen sein könnte, sowie bei Schiffsunfällen der Verwaltung des betreffenden Schiffes.

**Regel 6**

Jede Vertragspartei fordert die Kapitäne von Schiffen, die ihre Flagge führen, auf, im Fall eines Ereignisses auf Ersuchen der zuständigen Dienststellen erschöpfende Angaben über das Schiff und seine Ladung zu machen, die für Maßnahmen zur Verhütung und Bekämpfung der Meeresverschmutzung sachdienlich sind, und mit diesen Dienststellen zusammenzuarbeiten.

**Regel 7**

(1) a) Die Vertragsparteien treffen so bald wie möglich zwei- oder mehrseitige Vereinbarungen über diejenigen Bereiche des Ostseegebiets, in denen sie Bekämpfungs- oder Bergungsmaßnahmen treffen werden, sobald ein umfangreiches treibendes Feld von Öl oder sonstigen Schadstoffen oder ein Ereignis, das innerhalb des Ostseegebiets Verschmutzung verursacht oder verursachen könnte, aufgetreten ist oder auftreten könnte. Diese Vereinbarungen lassen andere zwischen Vertragsparteien geschlossene Vereinbarungen über denselben Gegenstand unberührt. Die Nachbarstaaten stellen sicher, daß die verschiedenen Vereinbarungen in Einklang gebracht werden. Die Vertragsparteien unterrichten einander über derartige Vereinbarungen.

Die Vertragsparteien können die Kommission nötigenfalls um Unterstützung bei der Erzielung einer Einigung ersuchen.

b) The Contracting Party within whose region a situation as described in Regulation 1 of this Annex occurs shall make the necessary assessments of the situation and take adequate action in order to avoid or minimize subsequent pollution effects and shall keep drifting parts of the spillage under observation until no further action is called for.

2. In the case that such a spillage is drifting or is likely to drift into a region, where another Contracting Party should take action for purposes as defined in Sub-Paragraph 1 a) of this Regulation, that Party shall without delay be informed of the situation and the actions that have been taken.

**Regulation 8**

A Contracting Party requiring assistance for combatting spillages of oil or other harmful substances, at sea is entitled to call for assistance by other Contracting Parties, starting with those who seem likely also to be affected by the spillage. Contracting Parties called upon for assistance in accordance with this Regulation shall use their best endeavours to bring such assistance.

**Regulation 9**

1. The Contracting Parties shall provide information to the other Contracting Parties and the Commission about

a) their national organization for dealing with spillages at sea of oil and other harmful substances;

b) national regulations and other matters which have a direct bearing on combatting pollution at sea by oil and other harmful substances;

c) the competent authority responsible for receiving and dispatching reports of pollution at sea by oil and other harmful substances;

d) the competent authorities for dealing with questions concerning measures of mutual assistance, information and co-operation between the Contracting Parties according to this Annex;

e) actions taken in accordance with Regulation 8 of this Annex.

2. The Contracting Parties shall exchange information of research and development programs and results concerning ways in which pollution by oil and other harmful substances at sea may be dealt with and experiences in combatting such pollution.

**Regulation 10**

The authorities referred to in Sub-Paragraph 1 d) of Regulation 9 of this Annex shall establish direct contact and co-operate in operational matters.

b) Die Vertragspartei, in deren Bereich eine in Regel 1 beschriebene Lage auftritt, nimmt die erforderlichen Beurteilungen der Lage vor und trifft geeignete Maßnahmen, um daraus folgende Verschmutzungswirkungen zu vermeiden oder auf ein Mindestmaß zu beschränken, und beobachtet die treibenden Teile des Feldes, bis keine weiteren Maßnahmen erforderlich sind.

(2) Falls ein derartiges Feld in einen Bereich treibt oder treiben könnte, in dem eine andere Vertragspartei Maßnahmen nach Absatz 1 Buchstabe a treffen soll, wird die betreffende Vertragspartei unverzüglich über die Lage und die bereits getroffenen Maßnahmen unterrichtet.

**Regel 8**

Eine Vertragspartei, die Unterstützung bei der Bekämpfung treibender Felder von Öl oder sonstigen Schadstoffen auf See benötigt, ist berechtigt, andere Vertragsparteien um Hilfe zu bitten, und zwar zuerst diejenigen, die wahrscheinlich ebenfalls von dem treibenden Feld betroffen werden. Die nach dieser Regel um Hilfe gebetenen Vertragsparteien bemühen sich nach besten Kräften, diese Unterstützung zu gewähren.

**Regel 9**

(1) Die Vertragsparteien erteilen den anderen Vertragsparteien und der Kommission Auskunft über

a) ihre innerstaatliche Institution, die sich mit treibenden Feldern von Öl und sonstigen Schadstoffen auf See befaßt;

b) die innerstaatlichen Vorschriften und sonstige Dinge, die unmittelbar mit der Bekämpfung der Verschmutzung der See durch Öl und sonstige Schadstoffe zusammenhängen;

c) die zuständige Dienststelle, die für die Entgegennahme und Weiterleitung von Meldungen über die Verschmutzung der See durch Öl und sonstige Schadstoffe verantwortlich ist;

d) die Dienststellen, die für die Bearbeitung von Fragen im Zusammenhang mit Maßnahmen zur gegenseitigen Unterstützung, Unterrichtung und Zusammenarbeit zwischen den Vertragsparteien nach Maßgabe dieser Anlage zuständig sind;

e) die nach Regel 8 getroffenen Maßnahmen.

(2) Die Vertragsparteien tauschen Informationen über Forschungs- und Entwicklungsprogramme und -ergebnisse im Zusammenhang mit Möglichkeiten, wie der Verschmutzung der See durch Öl und sonstige Schadstoffe zu begegnen ist, und über Erfahrungen bei der Bekämpfung dieser Verschmutzung aus.

**Regel 10**

Die in Regel 9 Absatz 1 Buchstabe d bezeichneten Dienststellen nehmen unmittelbar Fühlung auf und arbeiten in Einsatzfragen zusammen.

**Annex VI**

## Appendix

### Provisions concerning Reports on Incidents Involving Harmful Substances

**Regulation 1**

Duty to Report

1. The Master of a ship involved in an incident referred to in Regulation 3 of this Appendix, or other person having charge of the ship, shall report the particulars of such incident without delay and to the fullest extent possible in accordance with the provisions of this Appendix.

2. In the event of the ship referred to in Paragraph 1 of this Regulation being abandoned, or in the event of the owner, charterer, manager or operator of the ship, or their agents shall, to the fullest extent possible assume a report from such ship being incomplete or unobtainable, the obligations placed upon the Master under the provisions of this Appendix.

**Regulation 2**

Methods of Reporting

1. Each report shall be made by radio whenever possible, but in any case by the fastest channels available at the time the report is made. Reports made by radio shall be given the highest possible priority.

2. Reports shall be directed to the appropriate officer or agency referred to in Sub-Paragraph 1 c) of Regulation 9 of Annex VI of the present Convention.

**Regulation 3**

When to Make Reports

The report shall be made whenever an incident involves:

a) a discharge other than as permitted under the present Convention; or

b) a discharge permitted under the present Convention by virtue of the fact that:
   (i) it is for the purpose of securing the safety of a ship or saving life at sea; or
   (ii) it results from damage to the ship or its equipment; or

c) a discharge of a harmful substance for the purpose of combatting s specific pollution incident or for purposes of legitimate scientific research into pollution abatement or control; or

d) the probability of a discharge referred to in Sub-Paragraph a), b), or c) of this Regulation.

**Regulation 4**

Contents of Report

1. Each report shall contain in general:

a) the identity of ship;

b) the time and date of the occurrence of the incident;

c) the geographic position of the ship when the incident occurred;

**Anlage VI**

## Anhang

### Bestimmungen über Meldungen von Ereignissen in Verbindung mit Schadstoffen

**Regel 1**

Meldepflicht

(1) Der Kapitän eines Schiffes, das in ein in Regel 3 bezeichnetes Ereignis verwickelt ist, oder die sonstige für das Schiff verantwortliche Person meldet die Einzelheiten eines solchen Ereignisses unverzüglich und so ausführlich wie möglich nach Maßgabe dieses Anhangs.

(2) Falls das in Absatz 1 bezeichnete Schiff aufgegeben wird oder falls eine Meldung von einem solchen Schiff unvollständig oder nicht erhältlich ist, übernehmen der Eigentümer, Charterer, Reeder oder Ausrüster des Schiffes oder ihre Beauftragten soweit wie möglich die dem Kapitän nach diesem Anhang obliegenden Pflichten.

**Regel 2**

Meldeverfahren

(1) Jede Meldung erfolgt nach Möglichkeit über Funk, auf jeden Fall jedoch auf dem schnellsten Wege, der zur Zeit der Meldung zur Verfügung steht. Funkmeldungen haben größten Vorrang.

(2) Die Meldungen werden an die zuständige Person oder Stelle nach Regel 9 Absatz 1 Buchstabe c der Anlage VI gerichtet.

**Regel 3**

Zu meldende Fälle

Eine Meldung wird gemacht, sobald ein Ereignis folgendes betrifft:

a) ein Einleiten, das nicht auf Grund dieses Übereinkommens gestattet ist;

b) ein Einleiten, das auf Grund dieses Übereinkommens deswegen gestattet ist,
   i) weil es aus Gründen der Schiffssicherheit oder zum Schutz von Menschenleben auf See erfolgt oder
   ii) weil es sich aus einer Beschädigung des Schiffes oder seiner Ausrüstung ergibt;

c) ein Einleiten eines Schadstoffs zur Bekämpfung eines bestimmten Verschmutzungsereignisses oder zur rechtmäßigen wissenschaftlichen Forschung auf dem Gebiet der Bekämpfung oder Überwachung der Verschmutzung oder

d) die Wahrscheinlichkeit eines Einleitens nach Buchstabe a, b oder c.

**Regel 4**

Inhalt der Meldung

(1) Jede Meldung muß grundsätzlich enthalten

a) die genaue Bezeichnung des Schiffes;

b) Uhrzeit und Tag des Ereignisses;

c) geographische Position des Schiffes zur Zeit des Ereignisses;

d) the wind and sea conditions prevailing at the time of the incident; and

e) relevant details respecting the condition of the ship.

2. Each report shall contain, in particular:

a) a clear indication or description of the harmful substances involved, including, if possible, the correct technical names of such substances (trade names should not be used in place of the correct technical names);

b) a statement or estimate of the quantities, concentrations and likely conditions of harmful substances discharged or likely to be discharged into the sea;

c) where relevant, a description of the packaging and identifying marks; and

d) if possible the name of the consignor, consignee or manufacturer.

3. Each report shall clearly indicate whether the harmful substance discharged, or likely to be discharged is oil, a noxious liquid substance, a noxious solid substance, or a noxious gaseous substance and whether such substance was or is carried in bulk or contained in packaged form, freight containers, portable tanks, or road and rail tank wagons.

4. Each report shall be supplemented as necessary by any other relevant information requested by a recipient of the report or which the person sending the report deems appropriate.

**Regulation 5**

Supplementary Report

Any person who is obliged under the provisions of this Appendix to send a report shall, when possible:

a) supplement the initial report, as necessary, with information concerning further developments; and

b) comply as fully as possible with requests from affected States for additional information concerning the incident.

d) Wind- und Seeverhältnisse zur Zeit des Ereignisses und

e) sachdienliche Einzelheiten über den Zustand des Schiffes.

(2) Jede Meldung muß im einzelnen enthalten

a) eine eindeutige Bezeichnung oder Beschreibung der betreffenden Schadstoffe, nach Möglichkeit einschließlich der richtigen technischen Bezeichnungen dieser Stoffe (Handelsnamen sollen nicht anstelle der richtigen technischen Bezeichnung verwendet werden);

b) eine genaue oder geschätzte Angabe der Menge, der Konzentration und des wahrscheinlichen Zustands der Schadstoffe, die in das Meer eingeleitet worden sind oder wahrscheinlich eingeleitet werden;

c) gegebenenfalls eine Beschreibung der Verpackung und der Markierung und

d) nach Möglichkeit den Namen des Absenders, Empfängers oder Herstellers.

(3) In jeder Meldung ist deutlich anzugeben, ob es sich bei dem Schadstoff, der eingeleitet worden ist oder wahrscheinlich eingeleitet wird, um Öl, einen schädlichen flüssigen Stoff, einen schädlichen festen Stoff oder einen schädlichen gasförmigen Stoff handelt und ob dieser Stoff als Massengut oder in verpackter Form, Containern, ortsbeweglichen Behältern oder Straßen- und Schienentankwagen befördert wurde oder wird.

(4) Jede Meldung ist nach Bedarf durch alle sonstigen einschlägigen Informationen zu ergänzen, die ein Empfänger der Meldung verlangt oder die der Absender der Meldung für zweckdienlich hält.

**Regel 5**

Zusätzliche Meldung

Jeder, der nach diesem Anhang verpflichtet ist, eine Meldung zu machen, hat nach Möglichkeit

a) die ursprüngliche Meldung nach Bedarf durch Informationen über weitere Entwicklungen zu ergänzen und

b) den Ersuchen betroffener Staaten um zusätzliche Informationen über das Ereignis so vollständig wie möglich zu entsprechen.

## Denkschrift zu dem Übereinkommen

### I. Allgemeines

Das am 22. März 1974 in Helsinki von den sieben Anliegerstaaten der Ostsee unterzeichnete Übereinkommen unternimmt erstmals den Versuch, durch internationale Regelung einen Meeresraum umfassend vor den verschiedenen Arten der Verschmutzung zu schützen. Es trägt damit auf regionaler Ebene der Erkenntnis Rechnung, daß ein wirksamer Schutz der Meeresumwelt nicht möglich ist, wenn nur Maßnahmen gegen einzelne Quellen der Meeresverschmutzung vereinbart werden und andere Quellen unberücksichtigt bleiben. Das Übereinkommen ist auch insofern zukunftsweisend, als es eine nach Verschmutzungsstoffen und -quellen differenzierende Regelung enthält.

Daß ein Übereinkommen dieser Art zuerst für die Ostsee abgeschlossen wird, beruht einerseits auf den besonderen ökologischen Gegebenheiten dieses nur durch schmale Meerengen mit den Weltmeeren verbundenen Randmeeres mit den sich hieraus ergebenden Umweltgefahren und andererseits auf der in dem Übereinkommen zum Ausdruck gekommenen erhöhten Bereitschaft der Anliegerstaaten zur Zusammenarbeit bei der Bekämpfung dieser Gefahren. Die besondere, durch hohe Industrialisierung der Anliegerstaaten und intensive Nutzung der Ostsee gesteigerte Umweltgefährdung dieses Meeresraumes hat bereits in dem weltweiten Übereinkommen vom 2. November 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe Berücksichtigung gefunden, indem dort die Ostsee zur „special area" erklärt worden ist (Anlage I, Regel 10). Das Helsinki-Übereinkommen baut in seinen Regelungen über die Meeresverschmutzung durch Schiffe auf diesem Übereinkommen auf. Auch in anderer Hinsicht macht sich das Helsinki-Übereinkommen die in anderem Rahmen auf internationaler und regionaler Ebene geleistete Arbeit zunutze: Die Anlage VI über die Zusammenarbeit bei der Bekämpfung der Meeresverschmutzung entspricht im wesentlichen dem von den Anliegerstaaten der Nordsee am 9. Juni 1969 auf Initiative der Bundesregierung in Bonn geschlossenen Übereinkommen zur Zusammenarbeit bei der Bekämpfung von Ölverschmutzungen der Nordsee. Die Regeln über das Einbringen von Abfällen (Artikel 9 in Verbindung mit Anlage V) füllen Artikel VIII des Londoner Übereinkommens vom 29. Dezember 1972 über die Verhütung der Meeresverschmutzung durch das Einbringen von Abfällen und anderen Stoffen (BGBl. 1977 II S. 165) aus, der besondere regionale Übereinkommen zum Schutz der Meeresumwelt bestimmter geographischer Gebiete vorsieht.

Wie andere internationale Regelungen hat auch das Helsinki-Übereinkommen selbst wiederum nur vorläufigen Charakter. Das gilt sowohl für die völkerrechtlichen Rahmenbedingungen, die auf der noch nicht abgeschlossenen dritten Seerechtskonferenz der Vereinten Nationen grundlegend umgestaltet werden, als auch für die technische und wissenschaftliche Entwicklung, die ständig neue industrielle Erzeugnisse mit neuen Umweltgefahren auf der einen Seite hervorbringt und auf der anderen Seite neue Erkenntnisse über die Gefährlichkeit bestimmter Stoffe und deren Bekämpfung liefert. Das Übereinkommen trägt dem ebenfalls Rechnung, indem es ausdrücklich seine Regeln in diesen völkerrechtlichen Gesamtzusammenhang stellt (Artikel 21) und erleichterte Bedingungen für die Änderung der Anlagen vorsieht (Artikel 24).

Nach Abschluß des Übereinkommens ist die Zuständigkeit für Maßnahmen gegen die Meeresverschmutzung vom Lande aus von den Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft auf diese übergegangen. Da das Übereinkommen unter anderem auch Regelungen für diese Form der Meeresverschmutzung enthält, hat der Außenministerrat der Gemeinschaft die Kommission ermächtigt, mit den Vertragsparteien des Übereinkommens Verhandlungen über den Beitritt der Gemeinschaft aufzunehmen. Wie Dänemark, das inzwischen das Übereinkommen ratifiziert hat, wird deshalb die Bundesrepublik Deutschland bei Hinterlegung der Ratifikationsurkunde eine Erklärung abgeben, in der auf die Teilkompetenz der Europäischen Gemeinschaft hingewiesen und deren Beitrittswunsch unterstützt wird.

### II. Besonderes

#### A. Übereinkommen

Zu Artikel 1

Artikel 1 grenzt den räumlichen Geltungsbereich des Übereinkommens ab. Im Gegensatz zum genannten Internationalen Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL 73) werden die inneren Gewässer von dem Übereinkommen nicht erfaßt.

Zu Artikel 2

Artikel 2 enthält Begriffsbestimmungen.

Eine allgemeine, in MARPOL 73 nicht enthaltene Bestimmung des Begriffs „Verschmutzung" stellt darauf ab, ob sich durch die Zuführung von Stoffen oder Energie in die Meeresumwelt abträgliche Wirkungen ergeben haben. Die Gefahr des Eintritts solcher Wirkungen (so MARPOL) reicht nicht aus.

Aufbauend auf dem allgemeinen Begriff der „Verschmutzung" wird der Begriff „Verschmutzung vom Land aus" dahin bestimmt, daß die Meeresverschmutzung durch Stoffe verursacht sein muß, die vom Land aus auf dem Wasser- oder Luftweg oder unmittelbar von der Küste aus ins Meer gelangen.

Die Begriffsbestimmung „Einbringen" stimmt nahezu wörtlich mit der in Artikel III Absatz 1 des Londoner Übereinkommens vom 29. Dezember 1972 über die Verhütung der Meeresverschmutzung durch das Einbringen von Abfällen und anderen Stoffen (BGBl. 1977 II S. 180) enthaltenen Begriffsbestimmung überein. Die einzige Abweichung besteht

darin, daß das Helsinki-Übereinkommen im Gegensatz zum Londoner Übereinkommen auch das Einbringen und Einleiten von Stoffen erfaßt, die von der Erforschung oder Ausbeutung mineralischer Vorkommen des Meeresbodens oder der damit zusammenhängenden Verarbeitung auf See herrühren.

Die Begriffsbestimmung „Schiffe und Luftfahrzeuge" lehnt sich in bezug auf Schiffe eng an die in Artikel 2 Absatz 4 MARPOL 73 enthaltene Begriffsbestimmung an und stimmt hinsichtlich der Luftfahrzeuge wörtlich mit der Begriffsbestimmung in Artikel III Absatz 2 des genannten Londoner Übereinkommens überein. Hierdurch werden Wasser- und Luftfahrzeuge jeder Art erfaßt und selbst feste oder schwimmende Plattformen einbezogen.

### Zu Artikel 3

Artikel 3 statuiert die grundlegende Verpflichtung der Vertragsparteien, einzeln oder gemeinsam alle geeigneten Maßnahmen zur Verhütung und Verringerung der Meeresverschmutzung der Ostsee sowie zu ihrem Schutze und ihrer Pflege zu treffen. Die Maßnahmen sollen jedoch nicht zu einer Verlagerung der Verschmutzung in andere Meeresteile führen.

### Zu Artikel 4

Artikel 4 beschreibt den sachlichen Anwendungsbereich des Übereinkommens.

Der Schutz der Meeresumwelt der Ostsee umfaßt die Wassersäule und den Meeresgrund einschließlich aller Formen marinen Lebens.

Die Durchführung des Übereinkommens im Küstenmeer obliegt den Behörden des jeweiligen Küstenstaates.

Zwar findet das Übereinkommen keine Anwendung auf die inneren Gewässer. In Absatz 3 verpflichten sich aber die Vertragsparteien sicherzustellen, daß die Ziele des Übereinkommens auch dort verwirklicht werden.

Das Übereinkommen findet keine Anwendung auf militärische Wasser- und Luftfahrzeuge und andere nicht-kommerzielle Staatsschiffe und -luftfahrzeuge. Die Flaggenstaaten stellen jedoch durch geeignete Maßnahmen sicher, daß sie in Übereinstimmung mit dem Übereinkommen handeln.

### Zu Artikel 5 bis 11

Zum Schutz der Meeresumwelt der Ostsee sehen die Artikel 5 bis 11 eine Reihe von Maßnahmen vor, die der Umweltschädlichkeit bestimmter Stoffe und den verschiedenen Arten der Meeresverschmutzung angepaßt sind.

In Artikel 5 verpflichten sich die Vertragsparteien, der Zuführung bestimmter, in Anlage I aufgeführter gefährlicher Stoffe in die Ostsee entgegenzuwirken.

Artikel 6 legt Grundsätze für die Verhütung der Verschmutzung vom Land aus fest und verpflichtet die Vertragsparteien, alle geeigneten Maßnahmen zur Überwachung und Verringerung der vom Land ausgehenden Meeresverschmutzung zu treffen. Hierzu bestimmt Absatz 3, daß bestimmte schädliche, in Anlage II bezeichnete Stoffe in erheblichen Mengen nur mit vorheriger Sondererlaubnis der Ostsee zugeführt werden dürfen. Die für die Erlaubniserteilung zuständige Behörde unterrichtet die nach Artikel 12 errichtete Kommission über derartige Einleitungen. Über die Maßnahmen zur Überwachung und strengen Einschränkung der Verschmutzung durch Stoffe der Anlage II und der zu diesem Zweck vereinbarten Zusammenarbeit hinaus verpflichten sich die Vertragsparteien in Absatz 6, auf die Verwirklichung der in Anlage III aufgeführten Ziele und Grundsätze hinzuwirken. Bei Einleitungen über einen Wasserlauf, der das Hoheitsgebiet mehr als einer Vertragspartei berührt, ergreifen die betreffenden Staaten gemeinsam geeignete Maßnahmen zur Verhütung und Verringerung der Verschmutzung. Hinsichtlich der Verschmutzung durch schädliche Stoffe aus der Luft bemühen sich die Vertragsparteien, die bestmöglichen Maßnahmen zu ihrer Beschränkung auf ein Mindestmaß zu treffen.

Artikel 7 bestimmt, daß die in Anlage IV beschriebenen Maßnahmen zur Verhütung der Verschmutzung durch Schiffe zu treffen sind. Die Maßnahmen lehnen sich eng an die Bestimmungen des MARPOL 73 an, welches bereits Sonderregelungen für die Ostsee enthält. Darüber hinaus verpflichten sich die Vertragsparteien, einheitliche Anforderungen hinsichtlich der Auffanganlagen an Land für Ölrückstände und sonstige Schadstoffe einschließlich Schiffsabwasser und -müll zu entwickeln.

In Artikel 8 verpflichten sich die Vertragsparteien, zusätzliche Maßnahmen zur Verringerung schädlicher Auswirkungen des Betriebs von Vergnügungsschiffen auf die Meeresumwelt der Ostsee zu treffen.

Artikel 9 verbietet zur Verhütung der Verschmutzung durch Einbringen das Einbringen von Abfällen und sonstigen Stoffen durch Schiffe und Luftfahrzeuge in die Ostsee. Hiervon sind ausgenommen nach Absatz 2 das Einbringen von Baggergut und nach Absatz 4 das Einbringen in Seenotfällen und ähnlichen Gefahrenlagen. Baggergut darf nach Maßgabe der Anlage V mit einer vorherigen Sondererlaubnis der zuständigen Behörde eingebracht werden. In Anlehnung an Artikel 15 des Übereinkommens vom 15. Februar 1972 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch das Einbringen durch Schiffe und Luftfahrzeuge (regionales, auf den Nordostatlantik beschränktes Übereinkommen von Oslo; BGBl. 1977 II S. 169) bestimmt Absatz 3, daß die Vertragsparteien die Einhaltung der Bestimmungen über das Einbringen durch Schiffe und Luftfahrzeuge sicherstellen, die ihre Flagge führen oder in ihrem Hoheitsgebiet eingetragen sind oder dort zum Zwecke des Einbringens beladen werden oder vermutlich Abfälle in ihr Küstenmeer einbringen. Das Einbringen in Seenotfällen ist nach Maßgabe der Anlage VI zu melden; die betreffende Vertragspartei unterrichtet die nach Artikel 12 errichtete Kommission über den Vorfall und getroffene Gegenmaßnahmen. Bei einem Verdacht von Zuwiderhandlun-

gen arbeiten die Vertragsparteien wie bei der Aufklärung von Verstößen gegen die Bestimmungen zur Verhütung der Verschmutzung durch Schiffe zusammen.

Artikel 10 verpflichtet die Vertragsparteien, alle geeigneten Maßnahmen zur Verhütung der Verschmutzung durch Erforschung und Ausbeutung des Meeresbodens zu treffen. Insbesondere haben sie sicherzustellen, daß bei einer Verschmutzung die angemessene Ausrüstung zur sofortigen Bekämpfung vorhanden ist.

Artikel 11 verpflichtet die Vertragsparteien zur Zusammenarbeit bei der Bekämpfung eingetretener Verschmutzungen. Zur Erleichterung von Bekämpfungsmaßnahmen führt die Anlage VI ein Meldesystem ein, das die schnelle Unterrichtung der zuständigen Behörden gewährleisten soll.

Zu Artikel 12 bis 15

Die nach Artikel 12 zu bildende „Kommission zum Schutz der Meeresumwelt der Ostsee" (Baltic Marine Environment Protection Commission) besteht aus Vertretern aller Vertragsparteien. Der Vorsitz wechselt alle zwei Jahre unter den Vertragsparteien in der Reihenfolge der Staatennamen nach dem englischen Alphabet. Bei Abstimmungen hat jede Vertragspartei eine Stimme. Beschlüsse werden in der Regel einstimmig gefaßt.

Die Kommission hat nach Artikel 13 die Aufgabe, die Durchführung des Übereinkommens fortlaufend zu beobachten, mit den Zielen des Übereinkommens zusammenhängende Maßnahmen, insbesondere etwaige Änderungen des Übereinkommens und seiner Anlagen zu empfehlen sowie Grundsätze für die Überwachung und Ziele für die Verringerung der Verschmutzung festzulegen. In enger Zusammenarbeit mit den zuständigen staatlichen Stellen fördert die Kommission zusätzliche Maßnahmen zum Schutz der Meeresumwelt, insbesondere den Austausch von Informationen und die wissenschaftliche und technische Forschung, wobei ggf. die Mitarbeit geeigneter regionaler und internationaler Organisationen anzustreben ist.

Artikel 14 enthält Verwaltungsbestimmungen für die Kommission. Zur Wahrnehmung der Verwaltungsaufgaben gibt sich die Kommission eine Geschäftsordnung und ernennt einen Exekutivsekretär. Das Sekretariat hat seinen Sitz in Helsinki.

Artikel 15 enthält zusätzliche Bestimmungen über die Finanzen. Die Kommission gibt sich eine Finanzordnung und legt die vorgesehenen Ausgaben in einem Haushaltsplan fest. Die Ausgaben werden von den Vertragsregierungen zu gleichen Teilen getragen, sofern die Kommission nicht einstimmig etwas anderes beschließt.

Zu Artikel 16

In Artikel 16 verpflichten sich die Vertragsparteien zur wissenschaftlichen und technischen Zusammenarbeit und zum Austausch von Daten und sonstigen wissenschaftlichen Informationen für die Zwecke des Übereinkommens. Unmittelbar untereinander und ggf. im Rahmen geeigneter regionaler und internationaler Organisationen sollen Studien gefördert und Programme durchgeführt werden, um Art und Umfang der Verschmutzung der Ostsee beurteilen zu können und Gegenmittel zu entwickeln. Auf der Grundlage der dabei gewonnenen Erkenntnisse arbeiten die Vertragsparteien zusammen, um vergleichbare Beobachtungsmethoden, grundlegende Untersuchungen sowie einander ergänzende und gemeinsame Programme für die ständige Überwachung der Meeresumwelt zu entwickeln.

Zu Artikel 17

Artikel 17 verpflichtet die Vertragsparteien, Vorschriften über die Haftung für Schäden, die durch Verstöße gegen das Übereinkommen entstehen, zu entwickeln und anzunehmen.

Zu Artikel 18

Artikel 18 regelt die Beilegung von Streitigkeiten. Wenn es nicht gelingt, eine Streitigkeit auf dem Verhandlungswege beizulegen, wird sie in gegenseitigem Einvernehmen einem Ad-hoc-Schiedsgericht, einem ständigen Schiedsgericht oder dem Internationalen Gerichtshof vorgelegt.

Zu Artikel 19 bis 21

Artikel 19 stellt klar, daß das Übereinkommen die Freiheit der Schiffahrt und sonstiger rechtmäßiger Nutzungen der Hohen See sowie das Recht der friedlichen Durchfahrt durch das Küstenmeer nicht berührt.

Artikel 20 stellt klar, daß die Anlagen Bestandteil des Übereinkommens sind.

Artikel 21 stellt klar, daß das Übereinkommen nicht die Rechte und Pflichten der Vertragsparteien aus bereits geschlossenen Verträgen berührt und nicht zukünftige Übereinkommen über grundlegende Fragen des Seevölkerrechts einschließlich der Verhütung der Meeresverschmutzung präjudiziert.

Zu Artikel 22 bis 24

Artikel 22 bestimmt, daß eine allgemeine Überprüfung des Übereinkommens einer Konferenz der Vertragsparteien vorbehalten ist.

Artikel 23 legt die Bedingungen fest, unter denen einzelne Artikel des Übereinkommens geändert werden können. Solche Änderungen sind nur mit Zustimmung aller Vertragsparteien möglich.

Artikel 24 legt die Bedingungen fest, unter denen die Anlagen des Übereinkommens geändert oder weitere Anlagen angenommen werden können. Hierzu ist zunächst eine Annahme durch die Kommission erforderlich. Danach gilt eine Änderung als von den Vertragsparteien angenommen, sofern nicht innerhalb einer bestimmten Frist eine Vertragspartei der Änderung widersprochen hat. Für die Annahme weiterer Anlagen gilt entsprechendes.

Zu Artikel 25

Artikel 25 schließt Vorbehalte zu diesem Übereinkommen aus. Die Vertragsparteien können jedoch

die Anwendung einer Anlage für höchstens ein Jahr aussetzen.

Zu Artikel 26 bis 29

Die Artikel 26 bis 29 enthalten die üblichen Bestimmungen über Unterzeichnung, Ratifikation und Beitritt, Inkrafttreten, Rücktritt und Hinterlegung.

**B. Anlagen**

1. Anlage I

In Anlage I sind gefährliche Stoffe aufgeführt, die nach Artikel 5 nicht der Ostsee zugeführt werden sollen unabhängig davon, ob die Zuführung durch die Atmosphäre, auf dem Wasserweg oder anderweitig erfolgt.

2. Anlage II

Anlage II enthält zur Einschränkung der Verschmutzung vom Lande aus eine Aufstellung von schädlichen Stoffen, die der Ostsee nach Möglichkeit nicht auf dem Wasserwege zugeführt werden sollten und daher nach Artikel 6 in erheblichen Mengen nur mit einer besonderen Erlaubnis eingeleitet werden dürfen. Die Vertragsparteien bemühen sich ferner, die Zuführung dieser Stoffe auf dem Luftweg zu verhindern.

3. Anlage III

Anlage III nennt Ziele, Kriterien und Maßnahmen zur Verhütung der Verschmutzung vom Lande aus. Die Vertragsparteien bemühen sich, diese Ziele zu erreichen, Kriterien anzuwenden und Maßnahmen durchzuführen. Die Kommission wird Ziele zur Verringerung der Verschmutzung und Kriterien für die Überwachung der Verschmutzung festlegen.

4. Anlage IV

Anlage IV enthält den Schwerpunkt der Regelungen des Übereinkommens, nämlich Maßnahmen gegen die Verschmutzung durch Schiffe. Ihre Vorschriften sind dem von der Zwischenstaatlichen Beratenden Seeschiffahrts-Organisation (IMCO) ausgearbeiteten, Internationalen Übereinkommen vom 2. November 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung (MARPOL 73) nachgebildet. Ausgehend von der Annahme, daß dieses Übereinkommen erst nach dem Helsinki-Übereinkommen in Kraft treten wird, besteht der wesentliche Inhalt der Anlage IV darin, die in MARPOL 73 enthaltenen Sonderregeln für die Ostsee (special area) vorzeitig unter den Ostsee-Anliegerstaaten in Kraft zu setzen.

Die Anlage ist gegliedert in allgemeine Regelungen, Bestimmungen und Begriffsbestimmungen (Regel 1 bis 3) und besondere Vorschriften für die verschiedenen Formen der durch den Schiffsbetrieb verursachten Meeresverschmutzung (Regel 4 bis 8). Die Anlage enthält Vorschriften für

— Öl und ölhaltiges Gemisch,
— schädliches flüssiges Massengut,
— Schadstoffe in verpackter Form,
— Abwasser und
— Müll.

Für ihr Inkrafttreten sind zum Teil zusätzliche Rechtsakte der Vertragsparteien erforderlich.

Zu Regel 1

In Regel 1 verpflichten sich die Vertragsparteien, im Rahmen der IMCO auf die Schaffung internationaler Vorschriften für das Befahren enger und flacher internationaler Gewässer der Ostsee und ihrer Eingänge durch tiefgehende Schiffe und auf ein internationales Funkmeldesystem für große Schiffe und Schiffe, die Schadstoffe in erheblicher Menge befördern, hinzuwirken.

Zu Regel 2

In Regel 2 verpflichten sich die Vertragsparteien zur gegenseitigen Unterstützung bei der Ermittlung von Verstößen gegen bestehende Umweltschutzvorschriften in der Ostsee.

Zu Regel 3

Regel 3 enthält allgemeine Begriffsbestimmungen: Einleitungen, die durch das Londoner Übereinkommen vom 29. Dezember 1972 über die Verhütung der Meeresverschmutzung durch das Einbringen von Abfällen und anderen Stoffen erfaßt sind, werden nicht geregelt. Ebenso wird das Freisetzen von Farbstoffen bei der Erforschung, Ausbeutung und Verarbeitung auf See von mineralischen Schätzen des Meeresgrundes nicht erfaßt. Feste und schwimmende Plattformen werden zu den Schiffen gerechnet.

Zu Regel 4

Regel 4 enthält Vorschriften für das Einleiten von Öl und ölhaltigem Gemisch.

Abschnitt A enthält besondere, nur für diese Regel geltende Begriffsbestimmungen, die aus MARPOL 73 übernommen worden sind. Anhang I enthält eine nicht abschließende Liste von Stoffen, die unter die Begriffsbestimmung für „Öl" fallen.

Abschnitt B regelt das Einleiten von Öl oder ölhaltigem Gemisch:

— Öltankschiffe und Schiffe über 400 RT dürfen kein Öl und ölhaltiges Gemisch einleiten.
— Schiffe unter 400 RT dürfen Öl und ölhaltiges Gemisch einleiten, wenn der Ölgehalt nicht mehr als 15 ppm beträgt oder wenn das Schiff auf seinem Kurs fährt, der Ölgehalt weniger als 100 ppm beträgt und das Einleiten mindestens in 12 Seemeilen Entfernung vom nächstgelegenen Land erfolgt.
— Ölreste, Ölschlamm, schmutziges Ballast- und Tankwaschwasser, die nicht eingeleitet werden dürfen, müssen in Hafenauffanganlagen abgegeben werden.

Werden in der Nähe eines Schiffes sichtbare Ölspuren im Wasser bemerkt, soll die Vertragspartei umgehend prüfen, ob ein Verstoß gegen die Ablaßvorschriften vorliegt.

Abschnitt C erlaubt in Ausnahmefällen wie aus Gründen der Schiffssicherheit oder zur Rettung von Menschenleben das Einleiten von Öl oder ölhaltigem Gemisch.

Abschnitt D enthält besondere Vorschriften für Bohrinseln und sonstige Plattformen. Sie müssen den Vorschriften der Regel für andere Schiffe als Tankschiffe entsprechen. Das Einleiten von Öl oder ölhaltigem Gemisch ist verboten, wenn der Ölgehalt 15 ppm übersteigt. Zusätzlich ist das Führen eines Öltagebuches vorgeschrieben.

Abschnitt E verpflichtet die Vertragsparteien, in allen Öllade- und Reparaturhäfen Auffanganlagen zur Aufnahme und zur Behandlung von schmutzigen Ballast- und Tankwaschwasser aus Öltankschiffen einzurichten. In allen Häfen müssen Auffanganlagen zur Aufnahme von sonstigen Rückständen und ölhaltigen Gemischen aus allen Schiffen vorhanden sein.

Zu Regel 5

Regel 5 enthält Vorschriften für das Einleiten von schädlichen flüssigen Stoffen, die als Massengut befördert werden. Diese Vorschriften treten erst zu einem Zeitpunkt in Kraft, den die Vertragsparteien spätestens ein Jahr nach Inkrafttreten des Übereinkommens festsetzen. Das Helsinki-Übereinkommen unterscheidet sich dadurch von MARPOL 73, dessen Vorschriften über schädliches flüssiges Massengut (Anlage II) nach seinem Artikel 14 mit Inkrafttreten des Übereinkommens in Kraft treten. Ein dem Anhang II, Regel 11 MARPOL 73 entsprechendes Zeugnis für Chemikalien-Tankschiffe ist nicht vorgesehen, da keine Sondervorschriften über Entwurf, Konstruktion und Ausrüstung von Schiffen, die die Ostsee befahren, geschaffen werden sollen.

Abschnitt A enthält Begriffsbestimmungen, die aus MARPOL 73 übernommen worden sind.

Abschnitt B teilt schädliche flüssige Stoffe nach ihrer Gefährlichkeit in vier Gruppen ein:

— Gruppe A-Stoffe stellen eine große Gefahr für die Schätze des Meeres oder die menschliche Gesundheit dar und rechtfertigen strenge Maßnahmen gegen die Verschmutzung.

— Gruppe B-Stoffe sind gefährlich für die Umwelt und rechtfertigen besondere Maßnahmen.

— Gruppe C-Stoffe stellen eine geringe Gefahr dar und erfordern nur besondere Handhabungsvorschriften.

— Gruppe D-Stoffe stellen eine noch erkennbare Gefahr dar und bedürfen deshalb hinsichtlich ihrer Handhabung einer gewissen Aufmerksamkeit.

Anhang II der Anlage enthält Richtlinien für die Einstufung schädlicher flüssiger Stoffe.

Anhang III der Anlage enthält eine Liste von Stoffen, die bereits entsprechend dieser Einteilung eingestuft sind.

Der Abschnitt C bestimmt, wie Stoffe zu behandeln sind, die nicht in die Gruppen A bis D eingestuft sind. Anhang IV der Anlage enthält eine Liste solcher Stoffe.

Die Listen wurden aus MARPOL 73 übernommen. Hierbei wurde der Sonderstatus der Ostsee berücksichtigt. Die Listen müssen ständig überarbeitet bzw. ergänzt werden. Es ist vorgesehen, die im Rahmen der IMCO für MARPOL 73 beschlossenen Ergänzungen in das Helsinki-Übereinkommen zu übernehmen.

Abschnitt D enthält Vorschriften über das Einleiten schädlicher flüssiger Stoffe. Das Einleiten von schädlichen flüssigen Stoffen der Gruppe A bis D ist grundsätzlich verboten. In Ausnahmefällen ist das Einleiten erlaubt. Die Bedingungen sind für die einzelnen Gruppen von Stoffen unterschiedlich.

Abschnitt E erlaubt in Ausnahmefällen wie aus Gründen der Schiffssicherheit das Einleiten flüssiger schädlicher Stoffe.

Abschnitt F bestimmt, welche Überwachungsmaßnahmen durchzuführen sind:

— Jede Vertragspartei benennt Besichtiger für die Durchführung dieses Abschnitts.

— Unterteilt nach den Gruppen A bis D sind für die einzelnen Stoffe unterschiedliche Eintragungen im Ladungstagebuch vorzunehmen.

— Die Einhaltung der in Anhang III der Anlage festgesetzten Restkonzentrationen für Stoffe der Gruppe A ist zu überwachen.

— Die Vertragsparteien können andere Verfahren zur Feststellung der Restkonzentration in einem gereinigten Tank anerkennen.

Abschnitt G bestimmt, daß auf Schiffen unter der Flagge einer Vertragspartei ein Ladungstagebuch nach dem Muster des Anhangs V der Anlage geführt werden muß, in das alle Vorgänge in bezug auf einen schädlichen flüssigen Stoff auf dem Schiff einzutragen sind. Das Ladungstagebuch kann von den zuständigen Dienststellen einer Vertragspartei während des Aufenthaltes des Schiffes in einem ihrer Häfen überprüft werden.

Abschnitt H verpflichtet die Vertragsparteien, in ihren Häfen Auffanganlagen zu errichten, die den Erfordernissen der sie benutzenden Schiffe entsprechen müssen.

Zu Regel 6

Regel 6 fordert die Vertragsparteien auf, so bald wie möglich einheitliche Regeln für die Beförderung von Schadstoffen in verpackter Form aufzustellen. Die Kommission soll diejenigen Schadstoffe bestimmen, bei denen eine Voranmeldung vor Anlaufen eines Hafens gefordert wird.

Zu Regel 7

Die Regel 7 enthält Vorschriften über Abwasser. Anders als nach MARPOL 73, dessen Anlage IV nach Artikel 14 kein obligatorischer Bestandteil des Übereinkommens ist, treten sie mit dem Helsinki-Übereinkommen in Kraft. Im Gegensatz zu MARPOL 73 (Anlage IV, Regel 3 bis 7) sieht das Helsinki-Übereinkommen kein besonderes Abwasser-Zeugnis oder wiederkehrende Inspektionen der an Bord befindlichen Reinigungsanlagen vor.

Abschnitt A enthält eine Reihe von Begriffsbestimmungen, die denjenigen des MARPOL 73 entsprechen.

Abschnitt B bestimmt unterschiedliche Zeitpunkte für die Anwendung der Vorschriften.

Abschnitt C enthält die Vorschriften für das Einleiten von Abwasser ins Meer. Das Einleiten ist unter folgenden Bedingungen erlaubt: Unbehandeltes Abwasser darf in einem Abstand von mehr als 12 Seemeilen vom nächstgelegenen Land eingeleitet werden. In einer zugelassenen Anlage zerkleinertes und desinfiziertes Abwasser darf in einem Abstand von mehr als 4 Seemeilen vom nächstgelegenen Land eingeleitet werden. In beiden Fällen darf Abwasser aus Sammeltanks nur bei in Fahrt befindlichem Schiff in gleichmäßigen Raten eingeleitet werden. Schiffe, die eine von der Verwaltung der Vertragspartei zugelassene Abwasser-Aufbereitungsanlage betreiben, unterliegen keinen Ablaßverboten, wenn sie von der Kommission anerkannte Abflußstandards erfüllen und keine sichtbare Meeresverschmutzung verursachen. Die Testergebnisse der Anlagen sind auf dem Schiff mitzuführen.

Abschnitt D enthält Vorschriften für das Einleiten in Ausnahmefällen.

In Abschnitt E verpflichten sich die Vertragsparteien, in ihren Häfen für die Einrichtung von Anlagen zur Aufnahme von Abwasser zu sorgen.

Zu Regel 8

Regel 8 enthält Vorschriften über Müll. Wie die Vorschriften über Abwasser treten sie anders als nach MARPOL 73 mit dem Helsinki-Übereinkommen zwingend in Kraft.

Abschnitt A enthält eine aus MARPOL 73 übernommene Begriffsbestimmung für Müll.

Abschnitt B regelt die Beseitigung von Müll entsprechend den Vorschriften für die Ostsee in MARPOL 73. Hiernach ist es verboten, besondere Arten von Abfall (z. B. Kunststoffgegenstände) ins Meer einzubringen. Lebensmittelabfälle sind davon ausgenommen, sofern sich das Schiff in einer Entfernung von mehr als 12 Seemeilen befindet.

Werden Abfallzerkleinerungsanlagen an Bord benutzt und der Abfall mit Wasser vermischt, so gelten die Vorschriften für Abwasser (Regel 7), sofern sie strenger sind.

Nach Abschnitt C gelten für feste und schwimmende Plattformen besondere Vorschriften. Hiernach ist das Einbringen von Abfall verboten. Für Schiffe, die sich in einem Umkreis von 500 m von der Plattform entfernt befinden, gilt dieses entsprechend. Speisereste dürfen von Plattformen und den sich in der Nähe befindlichen Schiffen, sofern sie mehr als 12 Seemeilen von Land entfernt sind, zerkleinert ins Meer geleitet werden.

Abschnitt D enthält Ausnahmen von diesen Vorschriften, die den Vorkehrungen der Regeln 4—7 entsprechen. Außerdem wird hier der unfallbedingte Verlust synthetischer Fischnetze berücksichtigt, sofern alle angemessenen Vorsichtsmaßnahmen getroffen wurden.

In Abschnitt E verpflichten sich die Vertragsparteien, für die Einrichtung von Anlagen zur Aufnahme von Müll in ihren Häfen zu sorgen. Hierbei sind die Erfordernisse der sie in Anspruch nehmenden Schiffe zu berücksichtigen.

Ein Termin für die Einrichtung der Anlagen ist in der Regel nicht festgesetzt.

Zu den Anhängen I bis V

Die Anlage IV enthält fünf Anhänge, die von MARPOL 73 übernommen worden sind.

Anhang I enthält eine nicht abschließende Liste von Stoffen, die als „Öl" im Sinne der Regel 4 anzusehen sind.

Anhang II enthält Richtlinien für die Einstufung schädlicher flüssiger Stoffe für die Zwecke der Regel 5.

Anhang III enthält eine Liste von als Massengut beförderten schädlichen flüssigen Stoffen, die entsprechend der Einteilung der Regel 5 eingestuft sind. Da die Ostsee in MARPOL 73 als schutzbedürftiges Meeresgebiet (special area) behandelt wird, sind nur die in Anlage II, Anhang II MARPOL 73 für solche Gebiete zugelassenen Restkonzentrationen aufgeführt.

Anhang IV enthält eine Liste von als Massengut beförderten flüssigen Stoffen, die nicht als schädlich im Sinne der Regel 5 eingestuft sind.

Anhang V enthält das Muster des nach Regel 5 Abschnitt G zu führenden Ladungstagebuches für Schiffe, die schädliche flüssige Stoffe als Massengut befördern.

5. Anlage V

Anlage V regelt die Ausnahmen von dem Verbot des Artikel 9, in die Ostsee Abfälle und sonstige Stoffe durch Schiffe und Luftfahrzeuge einzubringen.

Zu Regel 1

Nach Regel 1 ist die Beseitigung von Baggergut auf See erlaubt, sofern es keine erheblichen Mengen von Stoffen der Anlagen I oder II enthält. Für die Einbringung ist eine Sondererlaubnis erforderlich, vor deren Erteilung die zuständige innerstaatliche Behörde bei Beseitigung außerhalb des Küstenmeeres erforderlichenfalls Konsultationen in der Kommission durchführen soll.

Zu Regel 2

Regel 2 enthält Vorschriften über das Verfahren bei der Erteilung von Erlaubnissen. Entsprechend der Regelung des Londoner Übereinkommens über die Verhütung der Meeresverschmutzung durch das Einbringen von Abfällen und anderen Stoffen (Artikel VI) erteilen die zuständigen Behörden der Vertragsparteien Einbringungserlaubnisse für Baggergut, das in ihrem Hoheitsgebiet oder von Schiffen oder Luftfahrzeugen ihrer Staatszugehörigkeit im Hoheitsgebiet eines Nichtvertragsstaates geladen wird.

Zu Regel 3

Regel 3 zählt Gesichtspunkte auf, die bei der Erteilung der Erlaubnis zu berücksichtigen sind.

Zu Regel 4

Regel 4 enthält eine Aufzählung der Angaben, die nach Artikel 9 Absatz 5 der Kommission zu machen sind, wenn in einem Seenotfall Stoffe in die Ostsee eingebracht oder eingeleitet worden sind.

6. Anlage VI

Anlage VI regelt im einzelnen die in Artikel 11 vorgesehene Zusammenarbeit der Anliegerstaaten der Ostsee bei der Bekämpfung eingetretener Verschmutzungen. Die Regelungen lehnen sich an das Bonner Übereinkommen zur Zusammenarbeit bei der Bekämpfung von Ölverschmutzungen der Nordsee an.

Zu Regel 1

Regel 1 wiederholt für die Zwecke der Anlage die Begriffsbestimmungen der Anlage IV, Regel 3.

Zu Regel 2

Regel 2 verpflichtet die Vertragsparteien, in angemessenem Umfang Schiffe, Ausrüstung und Personal zu unterhalten, um Verschmutzungen durch ausgelaufenes Öl oder sonstige Schadstoffe auf See bekämpfen zu können.

Zu Regel 3

Regel 3 sieht vor, daß die Vertragsparteien einzeln und gemeinsam Überwachungsmaßnahmen zur Feststellung von Verschmutzungen der Ostsee durch ausgelaufenes Öl oder sonstige Schadstoffe entwickeln.

Zu Regel 4

In Regel 4 verpflichten sich die Vertragsparteien zur Zusammenarbeit bei der Bergung von Behältern, Tanks oder Tankwagen mit Schadstoffen, die über Bord gegangen sind.

Zu Regel 5

Regel 5 sieht vor, daß die Vertragsparteien ein Meldesystem entwickeln, um für die schnelle Unterrichtung der zur Bekämpfung zuständigen Stellen zu sorgen, wenn auf See größere Ölflecke beobachtet werden oder andere Vorfälle, die zu einer erheblichen Verschmutzung führen oder führen können. Nach dem Vorbild des Bonner Übereinkommens werden die Kapitäne von Schiffen und Führer von Luftfahrzeugen aufgefordert, entsprechende Beobachtungen zu melden. Die für ein Schiff, das an einem solchen Vorfall beteiligt ist, verantwortliche Personen sollen den zuständigen Stellen, die im Anhang zur Anlage geforderten Angaben übermitteln. Die Vertragsparteien leiten die Informationen an die möglicherweise betroffenen Staaten und bei Schiffsunfällen an den Flaggenstaat weiter.

Zu Regel 6

Nach Regel 6 verpflichten die Vertragsparteien die Kapitäne der unter ihrer Flagge fahrenden Schiffe, bei einem Unfall gegenüber den zuständigen Stellen die zur Verhütung oder Bekämpfung einer Meeresverschmutzung erforderlichen Angaben über Schiff und Ladung zu machen und mit diesen Stellen zusammenzuarbeiten.

Zu Regel 7

Anders als die Vertragsparteien des Bonner Übereinkommens haben sich die Anliegerstaaten der Ostsee nicht über eine Aufteilung der Ostsee in Überwachungszonen einigen können. Regel 7 sieht vor, daß die Vertragsparteien durch zwei- oder mehrseitige Vereinbarungen Meereszonen festlegen, in denen sie Maßnahmen zur Bekämpfung eingetretener Meeresverschmutzungen treffen.

Zu Regel 8

Entsprechend Artikel 7 des Bonner Übereinkommens sieht Regel 8 vor, daß eine Vertragspartei andere Vertragsparteien um Hilfe bitten kann, wenn sie diese bei der Bekämpfung einer konkreten Meeresverschmutzung benötigt. Dieser Bitte soll nach besten Kräften nachgekommen werden.

Zu Regel 9

Regel 9 bestimmt, daß die Vertragsparteien einander und der Kommission die mit der Erfassung und Bekämpfung von eingetretenen Verschmutzungen befaßten Stellen benennen sowie damit zusammenhängende Rechtsvorschriften und sonstige Angaben übermitteln.

Zu Regel 10

Regel 10 sieht vor, daß die für Maßnahmen im Zusammenhang mit der Bekämpfung eingetretener Verschmutzungen zuständigen Behörden unmittelbar miteinander zusammenarbeiten.

Zum Anhang

Der Anhang enthält Bestimmungen über Verfahren und Inhalt von Meldungen, die beteiligte Schiffe an die zuständige Stelle zu übermitteln haben (Regel 5).

**Anlage 2**

## Stellungnahme des Bundesrates

### 1. Zum Gesetzentwurf insgesamt

Der Bundesrat begrüßt den Gesetzentwurf, da er die baldige Ratifizierung des Übereinkommens über den Schutz der Meeresumwelt des Ostseegebietes ermöglicht. Die intensive Nutzung der Ostsee und die hohe Industrialisierung der Anliegerstaaten erfordern dringend den Schutz dieses Meeresraums vor den sich daraus ergebenden Umweltgefahren. Die Bundesrepublik Deutschland ist um so mehr an diesem Schutz interessiert, als sie auf die Erhaltung der Meeresumwelt im Interesse der Fischerei und des Fremdenverkehrs angewiesen ist, jedoch weniger als 2 v. H. zur Belastung der Ostsee beiträgt.

Das Abkommen verfolgt in erster Linie das Ziel, das unmittelbare Einbringen von Schmutzstoffen in die Ostsee durch geeignete Maßnahmen zu verringern. An verschiedenen Stellen des Abkommens finden sich jedoch auch Hinweis auf die Verschmutzung der Ostsee durch schädliche Stoffe aus der Luft, ohne hierzu in den Anlagen zum Abkommen nähere Aussagen zu den in Aussicht genommenen Maßnahmen zu machen.

Beschränkungen für diesen Bereich können jedoch nur sinnvoll getroffen werden, wenn sie nicht nur die unmittelbaren Ostseeanlieger-Staaten verpflichten.

Der Bundesrat geht deshalb davon aus, daß Maßnahmen zur Verwirklichung der in Artikel 6 genannten Grundsätze und Pflichten nur in dem in den Anlagen II und III dargestellten Umfang in Betracht kommen und daß insbesondere Einschränkungen der Verschmutzung der Ostsee aus der Luft für das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland nur im Rahmen nationaler Regelungen vorgenommen werden können.

### 2. Artikel 2 Abs. 2

In Artikel 2 Abs. 2 ist das Wort „ohne" durch das Wort „mit" zu ersetzen.

**Begründung**

Wie die Rechtsverordnungen nach Absatz 1 sollten auch die Rechtsverordnungen nach Absatz 2 von einer Zustimmung des Bundesrates abhängig gemacht werden, weil die künftigen Änderungen der Anlagen IV und VI nicht abzuschätzen sind und zwischen der Verschmutzung der offenen See und der der Küstengewässer ein untrennbarer Zusammenhang besteht. In den Küstengewässern führen die Länder (das Land Schleswig-Holstein) beispielsweise die Bekämpfung von Ölverschmutzung durch. Ebenso obliegt die Überwachung des Umschlags gefährlicher Stoffe in den Häfen den Ländern.

**Anlage 3**

## Gegenäußerung der Bundesregierung zur Stellungnahme des Bundesrates

**Zu 1.** (Gesetzentwurf insgesamt)

Nach Artikel 2 des Übereinkommens wird als „Verschmutzung vom Land aus" auch die Verschmutzung des Ostseegebiets vom Land aus durch Stoffe, die auf dem Luftweg ins Meer gelangen, erfaßt. In Artikel 5 verpflichten sich die Vertragsparteien, der Zuführung der in Anlage I bezeichneten gefährlichen Stoffe in das Ostseegebiet entgegenzuwirken, auch wenn sie auf dem Luftweg erfolgt. Artikel 6 enthält Grundsätze und Pflichten bezüglich der Verschmutzung vom Land aus. Danach bemühen sich die Vertragsparteien, die bestmöglichen Maßnahmen zu treffen, um auch die Verschmutzung des Ostseegebiets durch schädliche Stoffe aus der Luft auf ein Mindestmaß zu beschränken. Dazu bedarf es allerdings noch ergänzender, d. h. konkretisierender Beschlüsse der Vertragsparteien, die gegebenenfalls der Umsetzung in innerstaatliches Recht bedürfen.

Das Übereinkommen oder seine Anlagen können nach Artikel 23 bzw. Artikel 24 nicht gegen den Willen einer Vertragspartei geändert werden. Damit ist sichergestellt, daß der Vertragsinhalt nur geändert werden wird, wenn dies aus der Sicht der Bundesrepublik Deutschland sachgerecht erscheint. Das Übereinkommen begründet im übrigen nur Staatenverpflichtungen, so daß zur Durchführung solcher Änderungen innerstaatliche Rechtsvorschriften erlassen werden müßten, falls die Änderungen nicht bereits auf der Grundlage des bestehenden innerstaatlichen Rechts vollzogen werden könnten.

**Zu 2.** (Artikel 2 Abs. 2)

Dem Vorschlag wird nicht zugestimmt.

Die Auffassung, daß die nach Artikel 2 Abs. 2 zu erlassenden Rechtsverordnungen von der Zustimmung des Bundesrates abhängig sein sollten, wird nicht geteilt.

Artikel 80 Abs. 2 des Grundgesetzes sieht vor, daß bei Rechtsverordnungen auf Grund von Bundesgesetzen, die der Zustimmung des Bundesrates bedürfen, durch Bundesgesetz von dem Erfordernis der Zustimmung des Bundesrates abgesehen werden kann. In Übereinstimmung hiermit ermächtigt Artikel 3 des mit Zustimmung des Bundesrates beschlossenen Gesetzes vom 21. März 1956 über das Internationale Übereinkommen zur Verhütung der Verschmutzung der See durch Öl, 1954, den Bundesminister für Verkehr, bei Änderungen des Übereinkommens Rechtsverordnungen ohne Zustimmung des Bundesrates zu erlassen (BGBl. 1956 II S. 379; Bekanntmachung der ab 31. Dezember 1978 geltenden Fassung vom 19. Januar 1979, BGBl. II S. 62). Das weltweit geltende Ölverschmutzungs-Übereinkommen wird für den Bereich der Ostsee ergänzt durch Anlage IV (Verhütung der Verschmutzung durch Schiffe) und Anlage VI (Zusammenarbeit bei der Bekämpfung der Meeresverschmutzung) des Übereinkommens von Helsinki über den Schutz der Meeresumwelt des Ostseegebiets. Die von der Bundesregierung vorgeschlagene Fassung des Artikels 2 Abs. 2 betrifft lediglich die Inkraftsetzung von Änderungen dieser Anlagen des Helsinki-Übereinkommens und verfolgt das Ziel, die durch Artikel 3 des Gesetzes über das Ölverschmutzungs-Übereinkommen geschaffene Rechtslage auch im Rahmen des Helsinki-Übereinkommens beizubehalten. Würden dagegen die Rechtsverordnungen nach Artikel 2 Abs. 2 von der Zustimmung des Bundesrates abhängig gemacht werden, hätte dies zur Folge, daß ein unterschiedliches Verfahren für den Erlaß von Rechtsverordnungen, die die gleichen Sachfragen betreffen, vorgeschrieben würde. Dies erscheint sachlich nicht gerechtfertigt, zumal auch Rechtsverordnungen zur Abwehr von Gefahren für das Wasser nach § 9 Abs. 2 des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Seeschiffahrt in der Fassung der Bekanntmachung vom 30. Juni 1977 (BGBl. I S. 1314) ohne Zustimmung des Bundesrates erlassen werden.

Ergänzend ist darauf hinzuweisen daß die Anlagen IV und VI des Helsinki-Übereinkommens keine Vorschriften enthalten, die sich auf das Verwaltungsverfahren von Landesbehörden beziehen. Soweit im Rahmen dieser Anlagen die Durchführung dem Land Schleswig-Holstein obliegt — wie zum Beispiel bei der Errichtung von Auffanganlagen in den Häfen —, bleibt die Regelung der Einzelheiten einschließlich des Verwaltungsverfahrens allein dem Land vorbehalten.

Bn 912030 3. 79